# Die Verkehrsverhältnisse des Eichsfeldes in ihrer geographischen Bedingtheit.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Hohen Philosophischen Fakultät
der Universität Rostock

vorgelegt von

Herbert Farke
aus Obernfeld (Eichsfeld).

1928

Druck von Rennebohm & Hausknecht Komm.-Ges., Bielefeld.

# Die Verkehrsverhältnisse des Eichsfeldes in ihrer geographischen Bedingtheit.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Hohen Philosophischen Fakultät
der Universität Rostock

vorgelegt von

Herbert Farke
aus Obernfeld (Eichsfeld).

1 9 2 8

Druck von Rennebohm & Hausknecht, Komm.-Ges., Bielefeld.

BIBLIOTHEEK
RIJKS
UNIV.
LEIDEN

**Meiner Mutter**
**in Dankbarkeit gewidmet.**

Seite

**Die Eisenbahnverkehrsverhältnisse** . . . . . 37—54

Entwicklung . . . . . 37
Methodisches . . . . . 38
Länge der Schienenwege . . . . . 40
Bahnorte . . . . . 41
Eisenbahnferne . . . . . 41
Stationsabstand . . . . . 42
Zughäufigkeit . . . . . 43
Lage der wichtigsten Orte zu einander (Umwegskoeffizient) 44
Güterverkehr (mit Tabellen) . . . . . 45
Einfluß auf Ortsform und Ortsbild . . . . . 48
Einfluß auf die Wirtschaft . . . . . 49

**Der Postverkehr** . . . . . 55—57

**Die Bevölkerungsbewegung** . . . . . 58—61

**Literatur-Nachweis** . . . . . 62—64

**Tabellen der Bevölkerungsbewegung** . . . . . 65—76

# Vorbemerkung.

Nur wenige Landschaften des Deutschen Reiches sind in so reichem Maße Gegenstand wissenschaftlicher Forschung und Betrachtung gewesen, wie das Eichsfeld. In historischer, geographischer, geologischer und wirtschaftlicher Hinsicht besitzt das Eichsfeld eine reichhaltige Literatur. Die Arbeiten, die in der frühesten Nachkriegs- und Inflationszeit entstanden sind, fördern die Kenntnis des Eichsfeldes wohl, jedoch sind sie sehr kritisch zu behandeln, da ihre Ergebnisse meist auf Unterlagen beruhen, die in dieser außergewöhnlichen Zeit aufgenommen sind.

Neben Arbeiten, die das Gesamteichsfeld behandeln, bestehen viele solcher, die Teilgebiete von ihm betrachten. Hier sind besonders die erst in jüngster Zeit entstandenen volkswirtschaftlichen Arbeiten zu erwähnen.

Meine ursprüngliche Absicht, die Wirtschaftsgeographie des Eichsfeldes zum Gegenstand meiner Betrachtungen zu wählen, scheiterte einerseits an der Schwierigkeit der Beschaffung der unbedingt notwendigen Unterlagen für die Jetztzeit und andererseits an der Zeit, die diese Beschaffung in Anspruch genommen hätte.

Der Verkehr nimmt in unserer Zeit an Bedeutung immer mehr zu, und da die Verkehrsverhältnisse des Eichsfeldes noch keiner Betrachtung unterworfen waren, schien es angebracht, diese vom geographischen Standpunkt zu behandeln. Aber auch hier stellten sich große Schwierigkeiten in den Weg. Das Material war bei einigen zuständigen Stellen nur schwer zu beschaffen. So konnte ich leider von der großen deutschen Verkehrszählung 1924/25 nur die Ergebnisse für die Landstraßen des Kreises Duderstadt bringen, da die Verkehrszählung auf den Landstraßen der Provinz Sachsen noch nicht zusammengestellt war. Ich glaube aber berechtigt zu sein, annehmen zu dürfen, daß der Verkehr sich auf dem Ober- und Mitteleichsfelde in ähnlichen Bahnen bewegt, sicher aber nicht erheblich von dem Verkehr des Untereichsfeldes abweicht. Ebenso war es mir nicht möglich, die neuesten Resultate des Bahnverkehrs heranzuziehen, da seit einigen Jahren Empfangsstatistiken nicht mehr geführt werden. Andererseits konnten einige von mir gewünschten Angaben nicht gemacht werden (z. B. die Zahl der beförderten Personen von und nach einer Station).

Wenn ich trotzdem versucht habe, die Verkehrsverhältnisse des Eichsfeldes zu schildern, so war das nur möglich, weil ich das Betrachtungsgebiet aus persönlicher Beobachtung kenne und viele zahlenmäßige Angaben meine Ausführungen nur näher begründet hätten. Im übrigen habe ich im Text an den betreffenden Stellen noch besonders darauf aufmerksam gemacht.

Es ist mir eine angenehme Pflicht, allen meinen verehrten Lehrern meinen Dank auszusprechen. Zu besonderem Dank fühle ich mich verpflichtet meinem hochverehrten Lehrer und Berater Herrn Professor Dr. Ule, durch dessen Anregung und Unterstützung die Fortführung meiner Arbeit sehr gefördert wurde. Alsdann möchte ich nicht versäumen, auch den Herren Landräten und Postmeistern der eichsfeldischen Kreise zu danken für die bereitwillige Uebersendung und Ueberlassung des angeforderten Materials. Schließlich danke ich auch den Vorsitzenden der Landesbaudirektorien Hannover und Magdeburg, sowie der Landesbauämter Northeim und Erfurt für die wohlwollende Unterstützung, die mir von ihnen zuteil wurde.

# Allgemeines.

## 1. Lage und Begrenzung.

Das Eichsfeld ist von jeher in zwei Gebiete geteilt worden. Diese Zweiteilung ist nach verschiedenen Gesichtspunkten vorgenommen. Das nördliche Untereichsfeld, größtenteils zu Hannover gehörig, ist wesentlich niedriger als das südliche Obereichsfeld, das zu Sachsen gehört und von allen Autoren zu Thüringen gerechnet wird. Als Grenze wird der Steilabfall des Dün angenommen, der das Obereichsfeld im Norden abschließt. Eduard Wagner [1]) schreibt: „Im Süden bot sich eine leichte Abgrenzungsmöglichkeit durch die zwischen dem Steilabfall des Thüringer Eichsfeldes und den triassischen Bildungen südlich des Harzes in ostwestlicher Richtung verlaufende von Leine und Wipper durchflossene Talsenke. Für unsere anthropo-geographische Arbeit wurde der Wert dieser Abgrenzung noch erhöht durch den Verlauf der Sprachgrenze zwischen Oberdeutschem (hier Thüringenschem) oder Niederdeutschem (hier Niedersächsischem), die annähernd von Münden aus dem ostwestlichen Leinetal folgt." Hiermit haben wir einen zweiten Punkt. Das Obereichsfeld wird sprachlich vom Untereichsfelde geschieden. In scharfer Linie durchschneidet die Sprachgrenze das Eichsfeld, von der Werra bis an den Südrand des Harzes sich hinziehend. Jedoch verläuft die Sprachgrenze nicht auf jener orographischen Linie; denn nördlich des Leinetales wird noch thüringisch gesprochen.

Nach diesen Ausführungen muß die berechtigte Frage aufgeworfen werden, ob man das Eichsfeld als eine geographische Landschaft betrachten kann. Viele Autoren streiten dem unteren Eichsfeld die Zugehörigkeit zu Thüringen und damit zum Obereichsfelde ab. So nimmt Heinrich Credner [2]) als Grenze Thüringens und damit des Thüringer Eichsfeldes die Wasserscheide an, welche sich vom oberen Eichsfelde über das Ohmgebirge zum Harz hinzieht. H. Guthe [3]) nimmt die Eichsfelder Grenzhöhe an, die ebenfalls die Gewässer der Weser und der Elbe scheidet und teils mit der vorher erwähnten identisch ist. Er rechnet das Untereichsfeld mit Göttinger Wald und Solling zu einer Buntsandsteinmulde zusammen, die ihren tiefsten Punkt im Leinetal von Friedland bis Salzerhelden hat.

Wohl spricht mancher Grund für eine Trennung der beiden Gebiete, doch entsprechen die Grundzüge des tektonischen Baus ganz denen Thü-

---

[1]) E. Wagner: Bevölkerungsdichte in Süd-Hannover und deren Ursachen. Stuttgart 1903.

[2]) H. Credner: Uebersicht über die geograpischen Verhältnisse Thüringens und des Harzes. Gotha 1843.

[3]) H. Guthe: Die Lande Braunschweig und Hannover. Hannover 1888.

ringens, so daß man Thüringen im Westen bis an die Göttinger Senke vorschieben darf und als Abgrenzung im Norden die dem Harz unmittelbar vorgelagerten Rotenberg-Höhenzüge betrachten muß. Penck [4]), Käsemacher [5]) haben diese Ansicht vertreten, ebenso Regel [6]). Der Abbruch der thüringischen Landschaft am Leinetal ist so ausgeprägt, daß sich weitere Gründe fast erübrigen würden. Erwähnenswert ist aber noch, daß das Eichsfeld von 1583—1815 eine politische Einheit war und noch heute eine konfessionelle bildet [7]).

Durch diese Umstände und durch weitere geographische Faktoren bedingt (Eigenart im Boden und Klima) zeigt das Eichsfeld eine Bevölkerung, die in Sitte und Brauch, Eigentümlichkeit der Tracht und Erscheinung übereinstimmt. Wenn auch die Sprache eine gewisse Scheidung zuläßt, so hebt sich der Eichsfelder doch von der Bevölkerung seiner Umgebung so stark ab, daß eine Selbständigkeit bei geographischer Betrachtung ihm mit Recht zukommt. „Vor allem hat das Eichsfeld wirtschaftlich einen in seinen Teilen übereinstimmenden sich von den der angrenzenden Gebiete deutlich unterscheidenden Charakter [8]).

Das Eichsfeld gehört zu jener dreigestaltigen Landschaft Thüringen-Harz, die im Norden den Harz, im Süden den Thüringer Wald und das zwischen beiden gelegene Thüringer Hügelland aufweist. Es erhebt sich im Nordwesten des Thüringer Beckens als ein Hochplateau und fällt nach Norden ab bis an die Harzvorberge. Im Westen bildet es die Grenze und zugleich den Uebergang zum hessischen Berg- und Hügelland. Das Eichsfeld als eine geographische Landschaft zu betrachten, sind wir also voll berechtigt.

Bei der Abgrenzung unseres Gebietes gehen wir einen Weg, der von der Natur mehr oder weniger scharf vorgezeichnet ist. Im Westen des unteren Eichsfeldes erhebt sich die ausgedehnte Muschelkalkmasse des Göttinger Waldes. Jedoch liegt die Grenze nicht unmittelbar am Fuße des nach Osten steil abfallenden Höhenzuges, sondern ein bewaldeter Höhenrücken scheidet das untere Eichsfeld von dem unmittelbaren Vorlande des Göttinger Waldes. Die nordsüdlich verlaufende Grenze biegt bei Neuendorf nach Westen um und stößt südlich Bremke auf einen Bundsandsteinhöhenzug, die Fortsetzung des Göttinger Waldes, getrennt von diesem durch das Tal der Garte. Die von hieraus südwestliche Richtung einnehmende Grenze tritt westlich des Leineknies in das Tal derselben und erreicht das Werratal, wobei auf dieser Strecke die Wasserscheide zwischen Leine und Werra, die sich hier auf 7 km nähern, die Grenze bildet. Die Grenze, die von

---

[4]) A. Penck: Das Deutsche Reich in Kirchhoffs Länderkunde von Europa, Bd. I.

[5]) Käsemacher: Die Volksdichte der thüringischen Triasmulde. Forschung zur deutschen Landeskunde, 1892.

[6]) Regel: Thüringen, ein geographisches Handbuch, Bd. I, Jena 1892.

[7]) Das Eichsfeld gehörte bis 1802 zum geistlichen Kurfürstentum Mainz und die konfessionelle Einheit ist begründet in dem Grundsatz „cuius regio, eius religio".

[8]) Engelmann, Hugo: Die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Worbis (Eichsfeld) (wirtschaftliche Monographie). Halle 1904.

Wahlhausen nach Osten umschwenkt, ist dann auf ungefähr 8 km das Tal der Werra. Von hier aus zieht sie sich zwischen Höheberg und Goburg durch und wird von letzterer gegen das Werratal bis Eschwege abgegrenzt.

Die Südgrenze zieht sich auf der Wasserscheide zwischen Werra und Frieda, einem Nebenfluß derselben, hin und tritt bei Heyerode an die Nordwestecke des Hainichs, eines langgestreckten Höhenrückens, in Nordwest-Südostrichtung.

Die Ostgrenze verläuft von Heyerode nordwärts bis zum Dorfe Struth und wendet sich dann nach Nordosten. Hier bietet die orographische Gestaltung eine weniger scharfe Grenze. Oestlich fällt das Gelände von einer durchschnittlichen Höhe von 340 m zum breiten Unstruttal ab; westlich steigt es zum Eichsfelder Plateau auf (470—500 m). Die natürliche Grenze ist also nicht besonders stark ausgeprägt. Sie tritt jedoch durch einen gezogenen Landgraben in die Erscheinung. Das Kurfürstentum Mainz suchte diese Grenze gegen Einfälle und Ueberfälle der südöstlichen Nachbarn zu schützen und ebenso umgekehrt. Die vielen Warten legen noch heute ein beredtes Zeugnis dafür ab (Dörnaer, Lengefelder, Horsmarsche, Eigenröder, Sollstedter Warte). Die Grenze des Eichsfeldes gegen das Thüringer Becken und Hügelland hat also durch die politischen Verhältnisse eine Form angenommen, die im Landschaftsbilde scharf hervortritt. Es ist hier eine künstlich-geographische Grenze geschaffen. Von der Sollstedter Warte wendet sich die Grenze nach Nordwesten über den Dün, der dann in nordwestlicher Richtung das Eichsfeld vom Thüringer Hügellande scheidet. Von hier aus durchquert die Grenze das Wippertal und zieht sich am Ostabfall des Ohmgebirges hin, das sich teilweise bis zu 200 m über seine Umgebung erhebt. Weiter verläuft sie auf der Wasserscheide zwischen Weser und Elbe (Eller und Helme), der Eichsfelder Grenzhöhe.

Von Weißenborn-Lüderode wendet sie sich nach Nordwesten und wird hier von den Höhenzügen des Harzvorlandes gebildet. Diese vereinigen sich im Westen zu dem einheitlichen Höhenzuge des Rothenberges, der das Tal der Rhume-Eller von dem der Oder (Steinlake)[9] trennt, zu ersterem sanft und zu letzterem steil abfällt. Der Talkessel von Lindau, gebildet durch das Zusammentreffen der Rhume und Steinlake, umrahmt von der Nordwestecke des Rothenberges, dem Düttberg und den Vorbergen des nördlichsten Göttinger Waldes schließt die Umgrenzung ab.

## 2. Größe und Bevölkerung.

Das so umgrenzte Gebiet des Eichsfeldes umfaßt eine Fläche von rund 1 107 qkm[10]. Es sei mir gestattet an dieser Stelle kurz auf die politische Zugehörigkeit des Eichsfeldes einzugehen. Das Eichsfeld, das sich ur-

---

[9]) Steinlake deshalb genannt, weil die Gerölle des Harzes hier abgelagert werden. Im Sommer bildet das breite, flache Flußbett einen wirklichen Stein-, Kiessee. Kies zu Bauzwecken wird von hier nach allen Richtungen abgeholt.

[10]) Errechnet nach den Angaben der Betriebs-, Berufs- und Volkszählung vom Juni 1925.

sprünglich auf die Aemter Scharfenstein und Gleichenstein beschränkte, wurde von seinen damaligen Landesherren, den Kurfürsten von Mainz, durch Kauf und Schenkung erweitert und erreichte 1583 seinen heutigen Umfang. Im Jahre 1802 kam es an Preußen und wurde in der Zeit der Demütigung Preußens dem von Napoleon eingerichteten Königreich Westfalen zugeteilt. 1815 wurde es dann geteilt; der damalige preußische König Friedrich Wilhelm III. trat im September-Vertrag die Eichsfeldischen Aemter Duderstadt, Gieboldehausen und Lindau an Hannover ab. Diese drei Aemter waren dem Kreis Osterode am Harz zugeteilt bis 1885 und werden vom 1. April genannten Jahres als selbständiger Kreis Duderstadt verwaltet. Seit 1866 gehört das Eichsfeld als Ganzes wieder zu Preußen, hat aber an zwei verschiedenen Provinzen Anteil. Das Obereichsfeld, Mitteleichsfeld und der südlichste Teil des Untereichsfeldes gehören zur Provinz Sachsen und zwar zum Regierungsbezirk Erfurt; der Kreis Heiligenstadt mit zwei Städten und 67 Dörfern bildet mit 450 qkm den Hauptbestandteil des Obereichsfeldes. Der Kreis Worbis mit 40 Dörfern und der Stadt Worbis umfaßt 323 qkm (Eichsfeldisches Gebiet)[11]) Der Kreis Mühlhausen ragt mit seiner Nordwestecke mit 17 Dörfern und einer Fläche von 111 qkm[11]) in das Eichsfeld hinein. Der Kreis Duderstadt gehört zur Provinz Hannover (Regierungsbezirk Hildesheim). Er ist das nördlichste Stück des Untereichsfeldes, zählt 30 Ortschaften und umfaßt ein Gebiet von 224 qkm.

Die Zahl der Bevölkerung des Eichsfeldes nach der Betriebs-, Berufs- und Volkszählung vom Juni 1925: 129 232; auf 1 qkm kommen demnach 116,8 Einwohner.

| Jahr | Einwohnerzahl | Dichte auf 1 qkm | Zunahme absolut | Zunahme in % |
|---|---|---|---|---|
| 1871 | 109 633 | 99,0 | — | — |
| 1885 | 115 158 | 104,0 | + 5 525 | + 5,0 |
| 1895 | 114 246 | 103,2 | — 912 | — 0,8 |
| 1905 | 117 115 | 105,8 | + 2 869 | + 2,5 |
| 1925 | 129 232 | 116,8 | + 12 117 | + 10,3 |
| 1871—1925 | | | + 19 599 | + 17,8 |

Wir können eine ständige Zunahme der Bevölkerung auf dem Eichsfelde beobachten. Diese Zunahme würde weit mehr in Erscheinung treten, wenn nicht Hunderte, ja Tausende von Eichsfeldern ihre Heimat verlassen hätten. Teils haben sie sich der Neuen Welt und den deutschen Schutzgebieten zugewandt. Weit größer aber ist die Zahl derer, die sich als Handwerker, Fabrikarbeiter und Dienstboten in anderen Gegenden Deutschlands niedergelassen haben. Sie sind ausgewandert, weil ihnen die Heimat wegen Ueberbevölkerung keine Arbeit und keinen Unterhalt bieten konnte. Nicht nur alleinstehende junge Leute haben der Heimat Lebewohl gesagt,

[11]) Nur die zum Eichsfeld gehörigen Ortschaften mit Fläche.

sondern ganze Familien ziehen vom Eichsfelde fort, um eine neue Heimat zu finden. Bevorzugt werden dabei die industriereichen Gegenden, in erster Linie das Rhein-Ruhrkohlengebiet, die Städte Hannover, Magdeburg, Hamburg, Braunschweig und Berlin.

Die Schwankung der Bevölkerungszahl innerhalb obigen Zeitraumes ist lediglich darauf zurückzuführen, daß die Volkszählungen zu verschiedenen Jahreszeiten vorgenommen wurden. Während des größten Teiles des Jahres, vom Frühjahr bis zum Spätherbst, befindet sich ein großer Teil, bebesonders der männlichen Bevölkerung in der „Fremde" als Hilfsarbeiter, Angestellte, Maurer, Dachdecker, Zimmerleute, Hausierer, Fabrikarbeiter (Zuckerfabrik). Diese kehren im Spätherbst zurück, werden also von Volkszählungen, die während ihrer Abwesenheit vorgenommen werden, nicht erfaßt. Selbst bei einer gewissen Regelmäßigkeit des Termines der Volkszählungen am 1. Dezember kommt es häufig vor, daß bei mildem Spätherbst und Winter diese Eichsfelder erst zu Weihnachten zurückkehren, also auch dann nicht erfaßt werden.

Betrachten wir die Verteilung der Einwohner auf Stadt- und Landgemeinden, so fällt die ausgesprochen ländliche Besiedlung auf. Es entfielen im

| Jahr | auf Landgem. | % | auf Stadtgem. | % |
|---|---|---|---|---|
| 1871 | 95 244 | 86,9 | 14 389 | 13,1 |
| 1885 | 99 537 | 86,5 | 15 621 | 13,5 |
| 1895 | 96 712 | 84,7 | 17 534 | 15,3 |
| 1905 | 97 125 | 83,0 | 19 990 | 17,0 |
| 1925 | 107 346 | 83,1 | 21 886 | 16,9 |

Es macht sich, aus obiger Tabelle ersichtlich, eine Verschiebung zu Gunsten der Städte bemerkbar. Seit 1905 hält jedoch die Zunahme der Bevölkerung der ländlichen Siedlungen mit den Städten gleichen Schritt. Die Industrie hat sich auch auf die zu den Verkehrslinien günstig gelegenen Dörfern ausgedehnt und vermag dort die Volksdichte in gleichem Maße zu heben.

Ohne auf die Zugehörigkeit zu den einzelnen Berufszweigen einzugehen, sei festgestellt, daß das Eichsfeld noch landwirtschaftlichen Charakter hat. Das agrarische Element überwiegt mit 65 % alle anderen Berufe zusammengenommen um fast das Doppelte. Auf dem Obereichsfeld, das infolge seiner Bodenqualität geringere Erträge aufweist, geht der Prozentsatz auf 57 zurück.

### 3. Die Oberflächengestaltung.

Bei der Schilderung der Lage, Begrenzung und bei der Beschäftigung mit den Bewohnern tritt uns immer wieder die Zweiteilung des Eichsfeldes entgegen. Es liegt in dem Leinetal und dem Wippertal zweifellos eine geographische Grenze vor. Erhöht wird ihr Charakter noch durch

den im Norden steil abfallenden Höhenzug des Dün. Eine weitere Abgrenzungsmöglichkeit bietet, wie oben dargelegt, die Sprache. Nördlich des Ohmgebirges und des sich nördlich des Leinetales hinziehenden Buntsandsteinhöhenrückens, der nach Westen abdacht, wird niederdeutsch gesprochen, südlich dieser Grenze oberdeutsch. Die Grenze zwischen Ober- und Untereichsfeld liegt also nicht eindeutig fest. Schließt man das plateauartige Obereichsfeld mit dem Dün im Norden ab, so entsteht die Schwierigkeit, das Ohmgebirge, das dieselben Höhen aufweist, unterzubringen. Die sprachliche Grenze trennt dasselbe vom Untereichsfeld, zugleich der große Höhenunterschied von teilweise über 300 m. Durch die Sprachgrenze wird ebenfalls der Sandsteinhöhenrücken zwischen Hahletal im Osten und Leinetal im Westen getrennt. Zwischen Ober- und Untereichsfeld liegt also ein Gebiet, das einmal zum Ober-, das andere Mal zum Untereichsfeld gerechnet wird. Orographisch bildet das strittige Gebiet den Uebergang vom Unter- zum Obereichsfeld und ist dabei von beiden doch so verschieden, daß ich es als selbständiges Gebiet betrachte, als Mitteleichsfeld. Die Abgrenzung der Gebiete untereinander ist nicht sehr schwer, und durch die nachfolgenden Gründe glaube ich berechtigt zu sein die Dreiteilung des Eichsfeldes in Ober-, Mittel- und Untereichsfeld vornehmen zu dürfen.

Auf dem Obereichsfeld haben wir es mit einer Muschelkalkhochfläche zu tun, die in ihrem westlichen Teil stark zersägt und zerschnitten ist, im Gegensatz zum Osten, der eintönigen Plateaucharakter aufweist. Auf allen Seiten kennzeichnen scharfe geographische Grenzen das Gebiet. Im Dün haben wir die Nordgrenze, die steil zum Leine- und Wippertal abfällt. Der Höhenunterschied zwischen beiden beträgt im Durchschnitt etwa 150 m. Im Westen bricht der einheitliche Zug des Dün mit dem Tal der Geislede ab und hier bildet das Tal der Leine die Grenze. Das Mitteleichsfeld weist im Osten das Ohmgebirge und den Worbisser Kessel auf; westlich davon zieht der schon erwähnte Buntsteinhöhenrücken der Rothenberge hin, der im Rohrberg und Rusteberg zwei Grenzpfeiler im Westen hat gegenüber der Grabenversenkung des Leinetals. Die Nordgrenze bildet im Osten der Steilabfall des Ohmgebirges, im Westen der Nordrand der Höhenzüge, die sich bis zu 100 m über das Untereichsfeld erheben. Zu dieser orographischen Grenze tritt als weiterer Trennungsfaktor die Sprache.

## Das Untereichsfeld.

Das Untereichsfeld ist der tiefstgelegene Teil des Eichsfeldes. Durch das Hahletal wird es in zwei orographisch verschiedene Gebiete zerteilt. Im Osten liegt ein sich aus der Hahleebene im Westen sanft erhebendes Bergland, das im Osten steiler abfällt. Von der Hahleebene und dem Rhume-Ellertal wird es eingeschlossen. Bei der Mündung der Hahle in die Rhume liegt die Spitze eines gleichschenkeligen Dreiecks, dessen Basis sich am Nordrande des Ohmgebirges befindet. Von Nordwesten steigt das Gelände

---

[12]) O. Speyer: Erläuterung zu der geologischen Spezialkarte.

von 200 m allmählich auf eine Höhe von 350 m im Südosten an. Einige Höhen der Südostecke haben durchaus den Charakter des benachbarten Ohmgebirges und von Speyer [12]) betrachtet auch den Höhenzug als die Fortsetzung des Ohmgebirges nach Nordwesten. Stark zerschnitten ist der Höhenrücken durch viele fast parallele Quertäler, in denen vom Kamm aus der Hahle, der Eller und der Rhume kleinere Waldbäche zueilen. Diese Landschaft entbehrt durchaus nicht der Vielseitigkeit [13]).

Im Gegensatz zu der vielgestaltigen Landschaft im Osten liegt westlich des Hahletales ein fast eintöniges Gelände. Ein von Bergen umrahmtes Becken birgt den Seeburger See, der eine angenehme Abwechslung in dieses Einerlei bringt. Man nennt ihn „das Auge des Eichsfeldes". Sein Wasserspiegel liegt 156,6 m über dem Meeresspiegel. Im Norden liegt Lindau in der breiten Talebene der Rhume und Steinlake. Südlich schließt sich ein flachwelliges Hügelland an, das im wesentlichen durch seine langgestreckten Rücken gekennzeichnet ist. Es fehlen ausgeprägte Täler; die Flüsse und Bäche haben geringes Gefälle und winden sich relativ mühsam durch das Gelände. Während der nördliche Teil nur zwei Höhen aufweist, die 200 m übersteigen, ragt der Euzenberg im Süden über diese Höhen bedeutend empor (286 m). Zum Mitteleichsfelde hin erhebt sich das Gelände im Durchschnitt auf über 200 m, bleibt aber bis auf einige aufgesetzten Kuppen hinter der Höhe des Mitteleichsfeldes erheblich zurück. Das Gebiet erstreckt sich in gleichmäßiger Breite von 6—8 km parallel dem Hahletal von Norden nach Süden. Wegen der geringeren Höhe und vor allem wegen der sanften flachwelligen Hügel ist das Gebiet weiter gekennzeichnet durch seine große Waldarmut.

## Das Mitteleichsfeld.

Den beiden Verschiedenheiten der orographischen Gestaltung auf dem Untereichsfelde stehen im mittleren Eichsfelde deren drei gegenüber. Im Osten erhebt sich gewaltig die Masse des Ohmgebirges. Man versteht unter dieser Bezeichnung meistens nur die scharf umgrenzte, massige Gruppe der Ohmberge zwischen Worbis im Süden, Holungen im Norden, Haynrode im Osten und Tastungen im Westen. Zum Ohmgebirge im weiteren Sinne gehört auch der Höhenzug des Untereichsfeldes, der zwischen Hahle und Rhume im Norden auskeilt. Mit einer durchschnittlichen Meereshöhe von fast 500 m bildet es ein Hochplateau, das nach allen Seiten steil abfällt. Stellenweise steigen Felswände bis 100 m senkrecht auf, und ihre weißen Schichtflächen leuchten weit in die Umgebung hinein. Nur im Südwesten fällt das Ohmgebirge sanfter nach Worbis ab. Die Ausbildung von längeren schmalen Tälern fehlt fast ganz. Charakteristisch ist, daß die Randzone des Plateaus reichlich mit Buchenwald bestanden ist, der sich wie ein Ring um das waldlose Innere zieht. Auf der Ostseite des Ohmgebirges treten zahlreiche Erdfälle auf, die auf die Tätigkeit der unterirdischen Sickerwässer schließen lassen (Zechsteinformation).

---

[13]) Sie wird häufig als bucklige Welt, bucklige Schweiz oder auch Wallachei bezeichnet.

Der Worbiser Kessel wird vom Südrande des Ohmgebirges im Norden, den westlichen Ausläufern der Bleicheröder Berge im Osten, dem Nordrande des Dün im Süden und einer Bodenschwelle, die sich von Worbis nach Leinefelde hinzieht, im Westen begrenzt. Die letzterwähnte Bodenschwelle trägt die Wasserscheide zwischen Leine und Wipper. Im Innern des Kessels liegen ohne Anordnung kleinere sanft gewellte Hügel, die aber 300 m selten überragen. Entwässert wird der Kessel nach Osten zum Thüringer Becken durch die Wipper. Von den östlichen Randbergen ist die im Norden gelegene Haarburg die höchste Erhebung (459). Sie bildet den Uebergang vom Ohmgebirge zu den Bleichröder Bergen, die sich als kleine Hochflächen von 450 m Höhe über ihre Umgebung erheben. Zwischen Hollberg und Herrenberg, die nur eine Höhe von 353 bzw. 374 m erreichen, hat sich die Wipper ihren Weg gebahnt (jetzige Eichsfelder Pforte).

Westlich der Ohmberge und der Wasserscheide zwischen Leine und Wipper erstreckt sich das mittlere Eichsfeld in einer Breite von 6—7 km bis an den Buntsandsteinhöhenzug, der die Fortsetzung des Göttinger Waldes bildet und Nordsüdrichtung aufweist. Der Kamm des Rückens schiebt sich nach Norden, so daß hier die höchsten Höhen liegen und infolgedessen auch der steilere Abfall. Nach Süden senkt sich das Gelände sanft zum Leinetal hin. Entwässert wird das Gebiet durch die Hahle nach Nordosten, durch die Garte nach Nordwesten und durch die Leine im Süden. Das jetzt waldarme Gebiet war früher ganz von Wald bedeckt; denn gerade hier liegt ein Komplex von Siedlungen auf die Endungen „rode", „hagen", „holz" und „walde".

## Das Obereichsfeld.

Die Grenze des Obereichsfeldes bildet im Norden der Dün, jener einheitliche Gebirgszug, der sich von dem Durchbruch der Wipper im Osten bogenförmig nach Westen erstreckt bis zum Durchbruch der Geislede. Westlich von Heiligenstadt tritt an seine Stelle eine stark zerklüftete Hochfläche, die bis dicht an die Ufer der Leine herandrängt. Der Dün hat eine durchschnittliche Kammhöhe von 470 m, die nur in einzelnen Punkten überschritten wird, besonders im Osten, wo er von durchweg westöstlicher Richtung in südwest-nordöstliche umschwenkt. Seine durchschnittliche Länge beträgt 30 km.

Die Hochfläche zeigt wenig Durchtalung. Nur einige Kuppen sind ihr aufgesetzt, von denen der Madeberg zwischen Wachstedt und Köllstedt und die Kreuzeberhöhen erwähnt werden müssen, weil sich die Wasserscheide zwischen dem Stromgebiet der Weser und Elbe auf ihr nach Süden zum Hainich hinzieht. Der südlichste Teil des Obereichsfeldes zeigt neben Höhen von 450—500 m stärkere Zersplitterung. Hier ragt im Flußgebiet der Frieda und Rosoppe der Hülfensberg auf, an den sich nach Osten ein Höhenzug anschließt, dessen einer Endpunkt die Keudelkuppe, dessen anderer die Plesse ist. Zur Werra senken sich beide schroff ab. Westlich der Frieda erhebt sich die Gebirgsmasse der Goburg. Diese bildet eine in sich geschlossene Hochfläche mit schroffen Steilkanten zum Werratal. Sie erstreckt sich im Norden bis zum Tal der Walse und

ist die höchste Erhebung des Eichsfeldes überhaupt (550 m). Nach Nordwesten setzt sie sich im Höheberg fort, einem langen, welligen Höhenzuge, der nach allen Seiten sanft abfallende Formen aufweist. Das westliche Obereichsfeld zwischen Höheberg im Süden und Leinetal im Norden ist stark zerschnitten durch die Täler, die dem Leinetal ihre Bäche zuweisen. Die Kuppen der Berge liegen meist 200 m über der Talsohle; die Entwässerung findet nach drei Seiten statt, nach Norden in die Leine, nach Südosten durch die Unstrut zur Saale, nach Südwesten in die Werra. Das Obereichsfeld zeigt den nördlicheren Gebieten gegenüber eine viel reichere Bewaldung wegen der größeren Höhe und der im Süden und Südwesten bedeutend steileren Gehänge. Der Charakter der Hochfläche tritt durch die größere Zerklüftung im Westen zwar zurück, aber die Einheitlichkeit wird durch die gleichmäßige Höhe in diesem Gebiet durchaus gewahrt.

# Einfluß der orographischen Verhältnisse auf die Verkehrswege.

(Abweichung von der horizontalen Geraden.)

## 1. Straßen.

Die bedeutendsten Straßenzüge seien der Uebersicht halber angeführt:

1) Die Nordhausen—Leinefelde—Heiligenstadt—Kasseler Straße;
2) die Northeim—Duderstadt—Worbis—Mühlhäuser Straße;
3) die Göttingen—Heiligenstadt—Dingelstädt—Mühlhäuser Straße;
4) die Straße Göttingen—Heiligenstadt—Treffurt;
5) die Straße Göttingen—Duderstadt—Nordhausen;
6) die Göttingen—Herzberger Chaussee;
7) die Straße Herzberg—Duderstadt—Heiligenstadt.

Die Hauptostweststraße Nordhausen—Kassel benutzt das Wippertal, das bei Solstedt 248 m hoch liegt. Durch die Eichsfelder Pforte betritt sie das Eichsfeld und hat bei der Straßenabzweigung nördlich Bernterode schon eine Höhe von 274 m erreicht. Alsdann durchquert sie den Worbiser Kessel, hat südlich von Breitenworbis 300 m Höhe, fällt ein wenig, um südöstlich von Gernrode bis zur Wasserscheide der Leine und Wipper nördlich des Bahnhofs Leinefelde, auf 349 m anzusteigen. Alsdann bewegt sie sich auf dem südlichen Leineufer am Fuße des Dün entlang mit sanftem Gefälle nach Westen. Von Heiligenstadt (269 m) aus tritt sie nahe an den Leinelauf heran, fällt jetzt stärker (Uder 230 m) und überquert in einer Höhe von 210 m Eisenbahnlinie und Leine. Nach etwa 5 km tritt sie wieder auf das linke Leineufer und verläßt das Eichsfeld, wobei sie die Wasserscheide zwischen Leine und Werra mit einer Höhe von 275 m erklimmen muß, um dann steil ins Werratal abzusteigen (135 m). Die meisten Hindernisse, wenn auch sehr geringer Natur, bietet der Straße der Worbiser Kessel. Hier weicht sie deshalb auch sehr von der Geraden ab. Die vertikalen Schwierigkeiten liegen in der Ueberwindung der beiden Wasserscheiden Leine-Wipper bei Leinefelde und Leine-Werra bei Arenshausen.

Die Straße Northeim—Mühlhausen ist die nordsüdlich gerichtete längste Linie des Eichsfeldes. Von Northeim (120 m) folgt sie dem Rhumetal am Nordhange der nördlichen Ausläufer des Göttinger Waldes und betritt nach kleinen Geländeschwierigkeiten das Eichsfeld in einer Höhe von 143 m unterhalb Lindau, nachdem sie bei Katlenburg die Rhume überschritten hat. In schnurgerader Linie erreicht sie den Bahnhof Bilshausen (151 m) und geht am Fuße des Rothenberges entlang bis Gieboldehausen, überschreitet die Rhume, und folgt dem Hahletale hart am Rande des Sandsteinhöhen-

zuges des östlichen Untereichsfeldes. Von Duderstadt (170 m) aus steigt sie stärker, um die Höhe des Mitteleichsfeldes zu erklimmen von Ferna bis Worbis (329 m) lehnt sie sich hart an das Ohmgebirge an und durchquert den Worbiser Kessel in einer durchschnittlichen Höhe von 295 m. Von Rüdigershagen (326 m) aus erschlängelt sie sich das Hochplateau des Obereichsfeldes. Auf einer Luftlinienentfernung von 1 km steigt sie von 326 m auf 474 m, also um 148 m an, was einer Steigung von 1:6,8 entsprechen würde. Jedoch wird diese ungeheure Schwierigkeit in drei Serpentinen überwunden und die Steigung dadurch auf 9 km ausgedehnt. Vom Nordrande des Dün fällt sie dann allmählich zum Unstruttal hin, das sie bei Dachrieden in einer Höhe von 248 m erreicht Bei Mühlhausen hat sie eine Höhe von 198 m erreicht. Die Schwierigkeiten dieser Straße liegen also nur in der Ueberwindung der Geländestufen des Mittel- und des Obereichsfeldes. Sie weicht bis auf die obenerwähnte größte Geländeschwierigkeit nicht sonderlich von der Geraden ab, hier aber um so ausgeprägter.

Die Göttingen—Heiligenstadt—Mühlhäuser Straße, die schon außerhalb des Eichsfeldes größere Geländeschwierigkeiten zu überwinden hat — sie muß aus dem Leinetal (155 m) die südlichen Ausläufer des Göttinger Waldes erklimmen — zieht sich auf den 340 m hohen Buntsandsteinhöhen westlich des Ohmgebirges hin und erreicht das Leinetal bei Heiligenstadt nach serpentinartigem Abstieg. Von hier aus folgt sie dem Tal der Geislede, durch das die natürliche Richtung gegeben ist. Der Anstieg zur Hochfläche gestaltet sich weit weniger schwierig als bei der vorher erwähnten Linie. Hier bildet ein Tal den Weg, während dort jegliche Einkerbung fehlt. Den höchsten Punkt erreicht sie bei der Kreuzeberhöhe mit 473 m. Hier überschreitet sie die Wasserscheide zwischen Leine und Unstrut, deren Tal sie bei Dingelstädt (340 m) erreicht und bis Mühlhausen nicht wieder verläßt. Sie mündet nördlich von Mühlhausen in einer Höhe von 230 m in die Straße Duderstadt—Mühlhausen. Von Heiligenstadt bis Mühlhausen ist für sie charakteristisch die große Länge der einzelnen schnurgeraden Teile.

Die Göttingen—Heiligenstadt—Treffurter Straße nimmt von Heiligenstadt aus ihren Weg westlich des Ibergs durch die Heiligenstädter Stadtforst. Sie erklimmt das 450 m hohe Gelände in mehreren Windungen und verläßt es auf dieselbe Weise bei Bernterode. Von hieraus wendet sie sich dem Tal der Rosoppe zu, das in das Tal der Frieda mündet. Sie folgt diesem natürlichen Wege und hat im Werratal, dem sie bis Treffurt folgt, eine Höhe von 165 m erreicht. Die Schwierigkeit besteht im wesentlichen nur im Anstieg auf die Plateauhöhe des Obereichsfeldes und im Abstieg von ihr, wobei sie auch erheblich von der Geraden abweicht.

Von Göttingen nach Duderstadt führen zwei Straßen. Die bequemere, etwas längere Straße führt durch das Gartetal. Sie verläßt das Leinetal in einer Höhe von 160 m und erreicht ihren höchsten Punkt (250 m) auf der Wasserscheide zwischen Leine und Hahle. Sie überwindet diese Schwierigkeit durch Ausbiegen nach Norden; den weiteren Weg nimmt sie im Nathetal abwärts bis Westerode und wendet sich dann nach Duderstadt.

Der zweite Weg ist erheblich kürzer, hat aber mit größeren vertikalen Schwierigkeiten zu kämpfen. Von Göttingen aus umgeht er den Südrand des Göttinger Waldes und erreicht hier die größte Höhe mit 272 m, wendet sich nach Nordwesten und folgt dem Tale der Suhle von Landolfshausen bis Seulingen (167 m), verläßt hier dasselbe und trifft in Westerode auf die vorhererwähnte Straße.

Von Duderstadt aus führt eine Straße nach Nordhausen. Sie folgt zuerst dem Brehmetal, das sie im Dorfe Brehme verläßt, um die Paßhöhen des Sonnensteins zu übersteigen. Hier liegt das historische Tor des Eichsfeldes, die „Porta Eichsfeldica". Sie steigt von Duderstadt bis Brehme von 170—261 m und hat in einer Luftlinienentfernung von 1½ km am Sonnenstein eine Höhe von 381 m erreicht. Diesen enormen Anstieg von 120 m macht sie auf einer wirklichen Entfernung von 1,8 km. Es ist dies eine Steigung von 1:15, was die Schwierigkeit zur Genüge darlegt. Der höchste Punkt wird mit 411 m erreicht, nach Osten zeigt sie sanfteren Abstieg, sie folgt hier dem Tale der Bode, die ihr Wasser der Wipper zuführt, bis nach Bleicherode. Hier mündet die jetzt unbedeutende Straße auf die zuerst beschriebene Ostwestlinie.

Die Chaussee Göttingen—Herzberg hat die Geländeschwierigkeiten meist außerhalb unseres Betrachtungsgebietes zu überwinden. Sie nimmt ihren Weg durch den Göttinger Wald, der bei Waake einen kleineren Einschnitt hat. Im Göttinger Walde hat sie ihren höchsten Punkt mit 327 m erreicht und steigt dann zum nördlichen Untereichsfeld ab, das sie in einer Höhe von 168 m erreicht und in nordöstlicher Richtung durchquert. Ihren tiefsten Punkt hat sie im Tal der Hahle und Rhume mit 148 m. Dann ersteigt sie den Kamm des Rothenberges mit 246 m Höhe. Alsdann zieht sie sich am Nordostrande hin und erreicht das Tal der Oder beim Auekrug (198 m) und geht von hieraus in fast gerader Linie nach Herzberg.

Die Straße Herzberg—Duderstadt—Heiligenstadt betritt das Eichsfeld nach Ueberwindung des Rothenberges, der an dieser Stelle als einheitlicher Zug endet. Sie folgt dem Ellertal bis Hilkerode (165 m), überschreitet den Buntsandsteinhöhenzug des östlichen Untereichsfeldes in einer Höhe von 270 m und erreicht nach Abstieg von demselben das Hahletal bei Duderstadt (170 m). Von hier aus steigt sie über die höchsten Erhebungen des Untereichsfeldes zum mittleren Eichsfelde auf, erreicht hier eine Höhe von 400 m und fällt dann allmählich bis Heiligenstadt.

Nach Betrachtung dieser Hauptstraßen die unter sich bei weitem nicht die gleiche Bedeutung haben, wenden wir uns noch kurz einigen Nebenstraßen zu. Auf dem Untereichsfelde dient die Straße Seeburg—Rollshausen dem Anschluß der an ihr liegenden Orte an die Bahnlinie und an die alte Reichsstraße. Sie hat vertikale Schwierigkeiten kaum zu überwinden, dagegen ist sie zu einem kleinen Umweg gezwungen durch den Seeburger See. Eine andere Straße verbindet Duderstadt mit dem Nordosten des Kreises gleichen Namens über die Rote Warte nach Fuhrbach—Brochthausen. Die Schwierigkeit liegt in der Ueberwindung des Höhenzuges, der die Fortsetzung des Ohmgebirges bildet. Die Straßen des Ohmgebirges haben nur beim Verlassen desselben Schwierigkeiten zu über-

winden, da wir nach allen Seiten steile Abfälle haben. Die Straßen auf dem Höhenrücken westlich vom Ohmgebirge, außer den schon erwähnten, haben nur die Aufgabe, die Orte mit diesen zu verbinden und verlassen dabei den Höhenzug nicht. Größere Geländeunterschiede stellen also hier keine Hindernisse in den Weg. Die Straßen des Obereichsfeldes im östlichen Abschnitt verlaufen auf dem Plateau. Nur stellenweise weichen sie erheblich von der Vertikalen ab. Sie umgehen meist die Hindernisse; im Süden folgen sie den vorhandenen Flußtälern; der Westen weist eine Anzahl Straßen auf, die in diesen zerschnittenen Hochflächen meist den Flußtälern folgen und nur Schwierigkeiten zu überwinden haben beim Uebergang von einem Tal in ein anderes. Weiter auf die orographischen Verhältnisse dieser Straßen und anderer, die nur dem Lokalverkehr dienen, einzugehen, würde den Rahmen der Arbeit überschreiten.

Aus der Betrachtung der Hauptstraßen erhellt die Abhängigkeit von der Oberflächengestalt zur Genüge, wenn auch wirtschaftliche und andere Gesichtspunkte das oft nicht klar erkennen lassen. Die Herabminderung der Geschwindigkeit und der Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel können leider nicht näher klargelegt werden, da hierzu das Material fehlt. So sehr interessant die Erläuterung dieser Fragen auch wäre, Bedeutung kommt ihnen im Augenblick noch nicht zu; denn längere Strecken werden heutzutage nicht mehr gemacht, und der Kraftwagenverkehr ist noch zu wenig ausgebildet, als daß es sich lohnen würde, darauf näher einzugehen. Vielleicht werden diese Fragen aber im nächsten Jahrzehnt akut sein, wenn nicht die Technik noch schneller zu diesem Zeitpunkt drängt.

### 2. Eisenbahnen.

Wenn wir die Eisenbahnen in ihrer Abhängigkeit von der Oberflächengestalt einer Betrachtung unterziehen, wollen wir zunächst feststellen, daß sie sich in der Linienführung der Natur ebenso anpassen, wie die übrigen Landwege. Sie benutzen von der Natur vorgezeichnete Wege und verlassen diese nur, wenn höhere, besonders wirtschaftliche Gesichtspunkte für eine andere Linienführung ausschlaggebend sind (Verbindung zweier wichtiger Industrieorte, ein schon bestehender wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, strategische Gründe u. a.). Die ideale Eisenbahn, wie überhaupt jede ideale Verkehrslinie kann es nur in einer Ebene geben und zwar nur da, wo auch die Bodenbeschaffenheit die gleiche ist. Moorige Ebenen, breite Flüsse können in Ebenen größere Schwierigkeiten bieten als hügeliges Gelände, ja selbst als große Gebirgsmassive. Die Schwierigkeiten können also mannigfacher Art sein und ebenso ihre Ueberwindung. Die Abweichung von der horizontalen Geraden kann vertikal und horizontaler Art sein. Bei ersterer wird das Hindernis überwunden, bei letzterer umgangen. Will man beides vermeiden, so bleibt als Drittes nur übrig, durch das Hindernis hindurchzugehen. Dasselbe geschieht durch große Brückenbauten bei Auftreten eines tief eingeschnittenen Tales oder bei Gebirgen und Bergen durch Tunnels. Der orographische Einfluß tritt jedoch nicht nur in der Linienführung auf, sondern auch, und zwar viel schärfer, im Verkehr auf den einzelnen Linien. Während die Linienführung einer Eisenbahn nur eine

einmalige ist — wenn auch Umlegung und Ausbesserungsarbeiten, deren Häufigkeit außer von dem Verkehr besonders von der Bodenbeschaffenheit und dem Klima abhängig ist, hin und wieder vorgenommen werden müssen — so wirkt sich die Geländeschwierigkeit im täglichen Verkehr sehr stark aus. Die Geschwindigkeit wird in hohem Maße beeinflußt, und die Leistungsfähigkeit sinkt oft sehr unter die höchstmögliche [14]). Es wäre ein nutzloses Beginnen auszurechnen, wieviel Kilometer mehr ein Zug bei dem gleichen Kraftaufwand zurückgelegt hätte in einer Ebene oder sonst günstigem Gelände. In der jetzigen Zeit, in der es heißt „Zeit ist mehr als Geld" wäre es sicher eine sehr interessante Untersuchung [15]). Zu wissen, wieviel an Kraft (Heizmaterial) hätte gespart werden können, müßte den Gedanken aufkommen lassen, ob diese Nachteile besonders bei den großen Durchgangsstrecken stellenweise nicht durch eine kostspieligere Linienführung hätten auf einmal beseitigt werden können. Bei dem Lokalverkehr, den die Bahnen zweiter Ordnung erledigen, spielt das eine weniger große Rolle, weil ja hier in erster Linie die Verbindung der einzelnen Orte untereinander den Ausschlag gibt. In den folgenden Ausführungen über die eichsfeldischen Eisenbahnen soll bei den einzelnen Linien zunächst ihre vertikale und horizontale Abweichung betrachtet werden, um dann den Einfluß der orographischen Verhältnisse auf die Geschwindigkeit zu untersuchen.

Das Eichsfeld wird von folgenden Eisenbahnlinien durchquert und berührt:

1) Die Linie Halle—Kassel über Nordhausen—Leinefelde—Eichenberg vermittelt den direkten Verkehr mit der Reichshauptstadt und dem Südwesten des Reiches (Frankfurt a. M.).
2) Die Bahnlinie Frankfurt a. M.—Bebra—Hannover streift das Eichsfeld und verbindet es mit dem Norden (Hannover—Hamburg).
3) Die Kanonenbahn Königsberg—Berlin—Koblenz durchquert das Eichsfeld von Nordosten nach Südwesten (von Leinefelde bis Schwebda).
4) Die Linie Northeim—Nordhausen verläuft am Nordrande des Eichsfeldes und verbindet Linie 1 mit Linie 2.
5) Die Bahn Leinefelde—Gotha weist dem Eichsfelde den Weg nach dem industriereichen Thüringen.
6) Die Linie Wulften—Leinefelde durchquert besonders das untereichsfeldische Gebiet in Nordsüdrichtung.
7) Die östliche Randbahn des Eichsfeldes weist das Kaliindustriegebiet der Hauptostwestlinie zu.
8) Die Linie Heiligenstadt—Eschwege dient dem Lokalverkehr des westlichen Obereichsfeldes.

---

[14]) Die Leistungsfähigkeit einer Güterzuglokomotive gibt K. Dove an (methodische Einführung in die Wirtschaftsgeographie, Jena 1914) die dreiachsige 40 to schwere, mit 15 km Geschwindigkeit fahrende Lokomotive zieht auf der wagerechten 1 800 to, auf einer Steigung 1:500 1400 to, auf einer Steigung 1:100 400 to und auf einer Steigung 1:40 nur noch 150 to.

[15]) Vgl. im Text die Reisegeschwindigkeit verschiedener Strecken.

9) An der Bahnlinie Mühlhausen—Treffurt hat nur die Südspitze des Eichsfeldes Anteil.

10) Die Kleinbahn Duderstadt—Göttingen verläßt schon nach 10 km das Eichsfeld und dient dem Lokalverkehr des Gartetalgebietes.

Die Linie Halle—Kassel ist die Hauptdurchgangslinie des Eichsfeldes. Von Osten nach Westen zieht sie durch unser Gebiet in einer Länge von 47 km. Aus dem nördlichen Thüringer Becken (182,5 m) führt sie über Bleicherode in das Tal der Wipper, dem sie bis Niederorschel folgt. Von hier wendet sie sich nach Leinefelde in das Tal der Leine, das sie am Leineknie bei Arenshausen in einer Höhe von 210 m verläßt, um bei Eichenberg (231,2 m) die Wasserscheide zwischen Leine und Werra zu überwinden. Ihren höchsten Punkt hat die Bahn bei Leinefelde (339,7 m) erreicht. Vom Bahnhof Bernterode (262,5 m) bis Leinefelde steigt die Bahn 77,2 m, was einer durchschnittlichen Steigung von 1:148 entspricht. Von Leinefelde bis Arenshausen beträgt der Höhenunterschied 129,7 m. Sie hat hier ein durchschnittliches Gefälle von 1:212. Die Luftlinie vom Eintritt in das Eichsfeld bis zum Bahnhof Eichenberg ist 43 km lang. Der Umwegskoeffizient[16]) beträgt in Prozent ausgedrückt 9,3. Die Linie weicht also nicht sonderlich von der Geraden ab. In ihrer Gesamtlänge begleitet sie die mittlere Rhein-Elbestraße. Die Reisegeschwindigkeit beträgt in der Richtung Nordhausen—Eichenberg bei den Personenzügen im Durchschnitt 34,7 km pro Stunde, in umgekehrter Richtung 37,2 km pro Stunde. Die D-Züge verkehren auf der Strecke mit 57 km und die beschleunigten Personenzüge mit 52 km Geschwindigkeit[17]).

Die nordsüdlich gerichtete Hauptdurchgangslinie berührt das Eichsfeld nur und im äußersten Westen. Von Bebra kommend, benutzt sie von Niederhone ab das Werratal. Um von hier aus in die Göttinger Senke zu gelangen, muß sie die Wasserscheide zwischen Werra und Leine übersteigen. Wenn sie auch nur 4 km auf eichsfeldischem Gebiet liegt, so wird sie gerade hier gezwungen vom Werratal aus (141 m) eine Höhe von 231,2 m zu erreichen. Vor dem Verlassen des Eichsfeldes wird sie in einen 1 km langen Tunnel geführt und verläßt es unterirdisch westlich Neuseesen. Westlich der Leine tritt sie bei Friedland in das Tal derselben, das sie bis Hannover beibehält. Die vertikale Schwierigkeit ist oben erwähnt; die horizontale ist im Werratal beträchtlich, weil der Fluß stark mäandriert und die Bahnlinie sich dem Flußlauf bis auf eine Ausnahme anpaßt. Die Geschwindigkeit leidet naturgemäß sehr unter dieser Abweichung. Die

---

[16]) Nach Mortensen, H., Litauen, Grundzüge einer Landeskunde, Hamburg 1926. Der Umwegskoeffizient ist das Verhältnis zwischen der Differenz der wirklichen Entfernung vermindert um die Luftlinienentfernung zur Luftlinienentfernung $\frac{W.E. - L.E}{L E}$ In Prozent ausgedrückt, heißt also: Um einen Punkt zu erreichen, müssen so viel Prozent mehr zurückgelegt werden, als die geradlinige Verbindung lang ist.

[17]) Zum Vergleich der Reisegeschwindigkeit ziehe ich die Bahnlinie Berlin—Hamburg heran. Hier verkehren die Personenzüge mit einer Geschwindigkeit von 42 km pro Stunde, die Schnellzüge mit 67,8 und die FD-Züge mit 78,7 km Geschwindigkeit.

D-Züge haben eine Stundengeschwindigkeit von 58,2 km (Strecke Hannover—Bebra), auf der südlichen Teilstrecke Göttingen—Bebra 53,3 km. Die Personenzüge von Göttingen nach Bebra haben eine Stundengeschwindigkeit von 34,3 km, in umgekehrter Richtung 31,2 km. Beim Vergleich der südlichen Teilstrecke mit der Gesamtstrecke ist die Geschwindigkeit nur deshalb wenig kleiner, weil der Anstieg der Bahn durch den Abstieg zum Teil wieder ausgeglichen wird.

Die Linie Leinefelde—Treysa, unter dem Namen Kanonenbahn allgemein bekannt[18]) tritt in das Eichsfeld von Eschwege im Werratal hochziehend westlich vom Hülfensberge ein, in das Tal der Frieda. Sie durchquert das Eichsfeld in nordöstlicher Richtung und mündet bei Leinefelde auf die Hauptlinie; sie hat bis hier eine Länge von 41 km. Als Hauptlinie weicht sie am meisten von der Geraden ab, obwohl eine Reihe Tunnels und Viadukte den Weg verkürzen. Sie macht auf der 26,2 km langen Luftlinienentfernung einen Umweg von 14,8 km; der Umwegskoeffizient beträgt also 56,4%. Die vertikalen Schwierigkeiten sind sehr groß; sie werden durch viele Windungen umgangen oder durch Tunnels und Viadukte überwunden. Im Tal der Frieda führt sie auf dem rechten Ufer aufwärts; auf einem mächtigen, hohen Viadukte wird sie über das Dorf Lengenfeld geführt und begleitet hier die Frieda auf dem linken Ufer zu Tale. Das Haupthindernis ist die Wasserscheide zwischen Unstrut und Werra mit 400 m Höhe. Das Tal der Werra, aus dem die Bahn das Eichsfeld betritt, ist um 200 m niedriger. Die Geschwindigkeit beträgt von Schwebda nach Leinefelde 28,9 km, in umgekehrter Richtung 27,8 km. Hieraus ersieht man, daß die Schwierigkeiten in beiden Richtungen ungefähr die gleichen sind.

Mit der Bahnlinie Northeim—Nordhausen betrachten wir die nördliche Randbahn des Eichsfeldes. Von Northeim steigt sie im Tale der Rhume aufwärts, das sie bei Katlenburg verläßt, um sich dem Tal der Oder (Steinlake) zuzuwenden. Sie verläßt dasselbe, um Herzberg zu erreichen, wendet sich dem Odertale wieder zu, um nach dem Uebertritt in die Harzvorberge in schwieriges Gelände zu gelangen. Auf der das Eichsfeld interessierenden Strecke Northeim—Herzberg stellen sich keine großen Hindernisse in den Weg. Die Luftlinienentfernung beträgt 24 km und die wirkliche 27,8 km. Der Umwegskoeffizient beträgt demnach 16%. Der tiefste Punkt liegt bei Northeim 119 m hoch, der höchste wird bei Herzberg erreicht. Die Geschwindigkeit auf dieser Strecke ist erheblich größer als auf den bisher betrachteten; mag das einerseits durch die größere Entfernung der Stationen voneinander begründet sein, so spielt auch die Ebenheit des Geländes eine Hauptrolle. Im Durchschnitt beträgt die Reisegeschwindigkeit auf der steigenden Strecke Northeim—Herzberg für die Personenzüge 39,4 km; in entgegengesetzter Richtung 40,2 km. Die beschleunigten Personenzüge haben eine Geschwindigkeit von 55,6 km bzw.

---

[18]) Kanonenbahn deshalb genannt, weil sie in der Hauptsache aus strategischen Gründen gebaut war. Durch den Versailler Vertrag mußte die zweigleisige Bahn in eine eingleisige umgeändert werden.

66,7 km. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß die Züge, die in der Richtung Herzberg—Northeim fahren, in Wulften nicht halten und so erklärt sich die bedeutend größere Geschwindigkeit.

Die Länge der Bahnlinie Leinefelde—Gotha beträgt bis Mühlhausen 28 km. Von Leinefelde aus hat sie zunächst südliche Richtung, ersteigt westlich von Reifenstein den Dün, der hier eine Einkerbung aufweist, und tritt in das Tal der Unstrut ein. Den höchsten Punkt erreicht sie bei dem Trennungsbahnhof Silberhausen (400 m) und senkt sich allmählich nach Mühlhausen hin. Der Umwegskoeffizient beträgt 24,4%. Hohe Fahrdämme wechseln mit tiefen Einschnitten auf dieser kurzen Strecke sehr häufig und geben der Bahn auf eichsfeldischem Gebiet ihr Gepräge. Die verschiedenartigen Geländeschwierigkeiten treten in der Geschwindigkeit sehr deutlich auf. Von Leinefelde nach Mühlhausen beträgt sie für Personenzüge 40 km in umgekehrter Richtung 29,8 km. Aehnlich ist der Unterschied in der Fahrzeit der beschleunigten Personenzüge, die 57,9 bezw. 50,9 km in der Stunde zurücklegen. Auch die Gesamtstrecke Gotha—Leinefelde weist den ähnlichen Unterschied auf. 31,6 und 38,9 km Geschwindigkeit ist der Durchschnitt für Personenzüge und ihnen entsprechend die beschleunigten Personenzüge.

Die Linie Wulften—Leinefelde durchquert das untere und mittlere Eichsfeld in Nordsüdrichtung und hat eine Länge von 40 km. Man kann sie als Hahletalbahn bezeichnen; denn der Weg wird ihr durch die Laufrichtung der Hahle vorgeschrieben von Gieboldehausen bis Worbis. Von Wulften (156 m) bis Leinefelde hat sie einen Höhenunterschied von 173 m zu überwinden. Bis Duderstadt beträgt dieser nur 14 m, so daß sich die Strecke in zwei orographisch-bedingte Teile zerlegen läßt, Wulften—Duderstadt und Duderstadt—Leinefelde. Auf ersterer (21 km) folgt sie dem Tale der Rhume bis Gieboldehausen (148 m), überschreitet Rhume und Hahle und zieht sich auf dem linken Ufer der Hahle am Hange des Hügellandes hin. Bei Obernfeld führt ihr Weg durch das fast 2 km breite, ebene Tal. Von Duderstadt ab beginnt dann der Aufstieg in dem schmalen Hahletal und bei Worbis ist eine Höhe von 310 m erreicht. Die Verschiedenheit der beiden Teilstrecken kommt auch in der Reisegeschwindigkeit zum Ausdruck. Auf der nördlichen Teilstrecke verkehren die Züge mit 26,5 km Stundengeschwindigkeit; auf dem 19 km langen südlichen Teil beträgt sie talaufwärts 21,5, talabwärts 23,9 km, für die an und für sich geringe Geschwindigkeit ein beträchtlicher Unterschied. Der Nachteil der südlichen gegenüber der nördlichen Teilstrecke erhellt auch aus der Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Gesamtstrecke. (23 km talauf- und 24,2 km talabwärts.) Die geradlinige Entfernung beträgt 32 km, der Umweg also 8 km, was einem Umwegskoeffizienten von 25 % entspricht. Sie läuft in ihrer Gesamtlänge der alten Reichsstraße parallel [19]).

Von Herzberg, das durch die Harzrandbahn ein wichtiger Verkehrspunkt am Südwestrand des Harzes geworden ist, geht die Ostrandbahn des Eichsfeldes aus nach Bleicherode. Die Bahn durchfährt das Tal der

[19]) E. Wagner a. a. O. bezeichnet sie als Eichsfelder Querbahn; sie durchquert jedoch nicht das südliche Obereichsfeld.

Oder, übersteigt den Rothenberg zwischen Pöhlde und Rhumspringe und nimmt ihren Weg nach Ueberschreitung der Rhume im Ellertal aufwärts bis Weißenborn—Lüderode. Hier überwindet sie die Eichsfelder Grenzhöhe, die Wasserscheide zwischen Eller und Helme. Dann steigt sie in das Tal der Bode ab und benutzt dasselbe bis Bleicherode. Sie verläßt jedoch schon vorher das Eichsfeld. Die Luftlinienentfernung auf eichsfeldischem Gebiet beträgt 18,3 km, die wirkliche Schienenlänge 27 km; der Umwegskoeffizient ist also 47,5 %. Die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der 42 km langen Strecke beträgt von Herzberg nach Bleicherode 25,7 km. In umgekehrter Richtung 29,5 km. Auf dem Eichsfeldischen Gebiet verkehren die Züge mit 24,1 bzw. 28,4 km. Die Geländeschwierigkeit liegt im Rotenberg und der erwähnten Wasserscheide, also besonders auf dem eichsfeldischen Teil der Strecke.

Ein Gegenstück zur Eichsfelder Querbahn bildet die Strecke Heiligenstadt—Schwebda. Von Heiligenstadt zieht sie nach Süden im Pferdebachtal aufwärts und erklimmt die Höhen des westlichen Obereichsfeldes; ihren höchsten Punkt weist sie bei Fürstenhagen mit 492 m auf. Um von den Höhen zwischen Kalteneber und Fürstenhagen in das Tal der Rosoppe zu gelangen, ist sie gezwungen nach Fürstenhagen zu fahren und hier umzudrehen. Es findet sich hier die seltene Erscheinung eines Sackbahnhofes auf einer kleinen Lokalbahn und zwar nicht an irgend einem Anschlußpunkte, sondern auf der freien Strecke, nur um den beträchtlichen Höhenunterschied zu überwinden. Große Ablenkung von der horizontalen Geraden erfährt sie westlich von Krombach (Hühneberg). Bei Ershausen tritt sie in das Tal der Rosoppe und trifft im Tal der Frieda mit der Kanonenbahn zusammen. Die Strecke ist 32 km lang, die geradlinige Entfernung von Heiligenstadt nach Schwebda beträgt 19,4 km; die Bahn macht also einen Umweg von 12,6 km (der Umwegskoeffizient = 64%). Das größte Steigungsverhältnis ist 1:20. Die Geschwindigkeit ist entsprechend den Höhenüberwindungen und Kurven sehr gering. In der Richtung nach Heiligenstadt beträgt sie 18,1 km und in umgekehrter Richtung nur 16,7 km.

Die Linie Mühlhausen—Treffurt schneidet das Eichsfeld in seiner südlichsten Spitze. Für diese Strecke besteht die Schwierigkeit in der Ueberwindung der Nordwestecke des Hainich. Aus dem Unstruttale (200 m) muß sie im Hainich bis auf 400 m ansteigen. Von hier aus senkt sie sich allmählich in das Werratal hinab. Von der Gesamtstrecke entfallen auf das Eichsfeld nur 7,5 km. Mühlhausen ist von Treffurt 19,5 km entfernt; der Umwegskoeffizient beträgt 64,1 %; die größte Steigung 1:40. Die Geschwindigkeit ist durch den Aufstieg zum Hainich und den Abstieg zum Werratal stark beeinflußt und zwar in gleicher Weise. Sie beträgt von Mühlhausen nach Treffurt 24 km (umgekehrt 23,5 km).

Die Linie Duderstadt—Göttingen verläßt das Eichsfeld schon nach 10 km. Geländeschwierigkeiten liegen besonders außerhalb des Eichsfeldes. Aus diesen Gründen und wegen der geringen Bedeutung (Kleinbahn, die für den Güterverkehr nur wenig in Frage kommt) wird von einer Betrachtung dieser Linie abgesehen.

## Tabelle der Abweichung von den Graden.

| Strecke | Eichenberg Berenterode | Wulften Leinefelde | Herzberg Bleicherode | Mühlhausen Treffurt |
|---|---|---|---|---|
| Gesamtlänge | 46 870 | 39 850 | 41 330 | 31 800 |
| wagerecht | 12 438 | 7 367 | 14 469 | 8 325 |
| geneigt | 34 432 | 32 483 | 26 861 | 23 475 |
| stärkste Neigung | 1:80 | 1:50 | 1:60 | 1:40 |
| gerade | 33 968 | 24 727 | 27 863 | 19 612 |
| gekrümmt | 12 902 | 15 123 | 13 467 | 12 188 |
| kleinster Krümmungs-radius | 300 | 300 | 300 | 300 |
| Umwegskoeffizient **) in % | 9,3 | 25,0 | 47,5 | 64,1 |

| Strecke | Leinefelde Silberhausen (Tr.) | Silberhausen (Tr.) Dingelstädt | Dingelstädt Eschwege | Heiligenstadt Schwebda |
|---|---|---|---|---|
| Gesamtlänge | 8 220 | 1 910 | 35 790 | 32 050 |
| wagerecht | 1 500 | 1 136 | 4 892 | 8 179 |
| geneigt | 6 720 | 774 | 30 898 | 23 871 |
| stärkste Neigung | 1:99 | 1:147 | 1:92 | 1:20 |
| gerade | 4 117 | 1 076 | 22 251 | 20 265 |
| gekrümmt | 4 103 | 834 | 13 539 | 11 785 |
| kleinster Krümmungs-radius | 564 | 400 | 359 | 300 |
| Umwegskoeffizient **) in % | 24,4 ***) | 56,4 | | 64,9 |

*) Die Zahlen sind der Eisenbahnstatistik des Deutschen Reiches entnommen bis auf **).
**) Der Umwegskoeffezient ist von mir errechnet.
***) Für die Gesamtstrecke Leinefelde—Mühlhausen.

# Verkehrslage der Siedlungen und ihr Einfluß auf die Entwickelung derselben.

Die Lage einer Siedlung ist im geographischen Sinne bestimmt durch das Verhältnis der Siedlung zur Oberflächengestalt der näheren Umgebung. In der Hauptsache kommt es darauf an, festzustellen, wo, an welchem Platze sich die Siedlung befindet. Neben dem Schutz, den die Landschaft bietet gegen Klima (rauhe Winde, Ueberschwemmungen usw.), kommt die Erreichbarkeit des Wassers in Betracht.

Man unterscheidet die Siedlungen nach obigen Gesichtspunkten in Orte mit Tal- und Berglage, Beckenlage, Tiefenlage u. a. Hettner [20]) bezeichnet diese Lage der Siedlungen als die topographische. Nur kurz seien hier einige charakteristische Beispiele angeführt, unter Berücksichtigung der Siedlungsform, die sich in den meisten Fällen in ihrem Grundriß erkennen läßt. Eine Siedlungsanlage mit ausgeprägter regelmäßiger Form läßt meistens auf eine spätere Gründung schließen. Am häufigsten ist das Haufendorf vertreten; das Obereichsfeld als Hochplateau mit wenig Durchtalung bot den Ansiedlern Raum zur Genüge [21]), ebenso der Buntsandsteinhöhenzug des Mitteleichsfeldes. Das flachwellige Hügelland im Westen des Untereichsfeldes weist ebenfalls mehrere derartige Siedlungen auf.

Die Kirche bildet mit dem Dorfplatz [22]) den Mittelpunkt der Siedlung und in unregelmäßiger Anordnung gruppieren sich die Häuser um diesen Kernpunkt. Von hier aus gehen mehrere Straßen ab, die wieder Nebenstraßen und Wege haben, sehr häufig Sackgassen.

Als zweite Form ist das Straßendorf zu erwähnen. Auf dem Obereichsfelde finden wir diese nur im Süden, wo durch die Flüsse eine genügende Breite der Täler geschaffen ist (Hildebrandshausen, Lengenfeld). Es fehlen eben die tiefeingeschnittenen schmalen Täler des Buntsandsteingebietes. Auf dem Untereichsfelde dagegen treffen wir sie in großer Anzahl an; hier sind die genügenden Haupt- und Nebentäler für diese Form der Siedlungen vorhanden. Hundeshagen, Wintzingerode, Bösekkendorf, Brehme, Fuhrbach, Langenhagen, Brochthausen, Weißenborn-Lüderode können hier zusammengefaßt werden, während bei Rüdershausen, Rollshausen, Seeburg [23]) keine schmalen Täler vorliegen. Sie liegen

[20]) Hettner, A.: Die Lage der menschlichen Ansiedlungen, geographische Zeitschr. 1895.

[21]) Tamms (die dörflichen Grundrißformen im Westteil des Thüringer Beckens. Diss. Jena 1920) unterscheidet Siedlungen mit flächenhafter und linienhafter Form (Haufendorf einerseits und Straßen- und Reihendorf andererseits.

[12]) Auf diesem sind dann in späterer Zeit in vielen Dörfern der Dorfkrug, Schule und auch wohl das Spritzenhaus errichtet wegen der gleichen Entfernung von allen Dorfenden.

auf der einen Seite an einen Berg an und auf der anderen Seite verbietet die Ueberschwemmungsgefahr eine weitere Ausdehnung. Beim Straßendorf sind die Häuser auf beiden Seiten der Straße aufgebaut, und zwar in der Weise, daß zwischen ihnen nur die Hofauffahrt liegt.

Eine dritte Form der Siedlung muß noch der Betrachtung unterworfen werden. Hier bildet meist ein Gut den Mittelpunkt der Siedlung und in zweckmäßiger Anordnung gruppieren sich um das Hauptgebäude die Wirtschaftsgebäude und die zugehörigen Arbeiterwohnungen, das Gutsdorf. Auf ähnlicher Grundlage beruhen die Vorwerke, Kloster- und Burgsiedlungen. (Rumerode, Hessenau, Oberstein, Unterstein, Rothenbach, Hessel- Greifenstein, Keudelstein, Hülfensberg, Reifenstein, Oberorschel, Gerode, Bodenstein.)

Als letzte Form der ländlichen Siedlung ist die Einzelsiedlung sehr häufig vertreten. An der Spitze stehen hier Waldgasthäuser, Forsthäuser in den waldreicheren Gebieten. Sehr oft ist beides miteinander verbunden (Hübenthal, Rote Warte, Seulinger Warte u. a.). Weiter, aber in geringerer Anzahl, vertreten sind einige Güter und Mühlen, die man wegen allzu großer Entfernung keinem Dorf zurechnen kann. Auch die Ziegelei Weimarskamp kann man hier hinzurechnen.

Werfen wir nur flüchtig einen Blick auf die topographische Lage der Städte. Heiligenstadt ist im Tale der Leine gelegen und wird jetzt sowohl nach Norden erweitert, als auch nach Süden terrassenförmig am Iberg aufgebaut. Wichtig ist bei Heiligenstadt die Lage an der Stelle, wo der Dün als geschlossener Gebirgsrand von dem Tal der Geisleder durchbrochen ist. Es liegt hier zweifellos die günstigste Stelle in dem schmalen ostwestlich gerichteten Leinetal.

Duderstadts Lage ist gekennzeichnet durch das Ohmgebirge. Als unscheinbares Bächlein nimmt die Hahle an der Nordostecke des Ohmgebirges die Brehme auf. Das schmale Hahletal erweitert sich hier kesselförmig, dieser Eindruck wird noch verstärkt durch den Sulberg, der im Norden der Stadt sich erhebt. Duderstadt hat von den Städten des Eichsfeldes die geschützteste und schönste Lage.

Im Südwesten des Ohmgebirges liegt Worbis, die kleinste unter den 4 Städten. Das Ohmgebirge mit seinem Steilabfall senkt sich hier sanft zum Worbiser Kessel. Die Worbiser Flur trägt die Wasserscheide für Wipper, Leine und Hahle.

Auf dem Hochplateau des Obereichsfeldes ist im Südosten der Kreuzeberhöhen, die die Wasserscheide für Leine und Unstrut bilden, die Stadt Dingelstädt der Hauptort mit einer Meereshöhe von 340 m, die von den übrigen Städten bei weitem nicht erreicht wird (Heiligenstadt 268 m, Duderstadt 170 m, Worbis mit 310 m nähert sich der Höhe Dingel-

---

[23]) Bei Seeburg ist die jetzige Hufeisenform erst später entstanden. Die dem Tal der Aue zugekehrte Seite ist heute noch nicht voll bebaut. Der See hatte früher eine größere Ausdehnung, was aus der geringen Höhe der Auenniederung mit ihren sumpfigen Wiesen klar hervorgeht. Jedoch sind die Zahlen, die von Duval (a.a.O.) angegeben werden, zu hoch. Auch ist hier der Abbruch des Wehres bei Bernshausen in Betracht zu ziehen.

städts). Von einer Schutzlage kann bei Dingelstädt nicht gesprochen werden.

Neben der topographischen Lage ist in der neueren geographischen Literatur die geographische Lage oder auch die Verkehrslage sehr häufig Gegenstand der Betrachtung. Die Verkehrslage gibt die Beziehungen an, die zwischen den Siedlungen zu einander bestehen; ferner die Beziehungen der Siedlungen zu den natürlichen und künstlichen Verkehrswegen, wie auch die Beziehungen zwischen den Siedlungen einerseits und größeren wichtigen Städten der näheren und weiteren Umgebung andererseits. Für die ländlichen Siedlungen ist die Bedeutung der Verkehrslage im allgemeinen nicht sehr groß. Die Dörfer sind meist älter als die Straßenzüge. Daher können letztere bei der Gründung der Orte keinen Einfluß ausgeübt haben. Eine Betrachtung der Karte läßt das sehr klar erkennen. Ziehen die Straßen in wenig Windungen durch die Landschaft, so werden sie in den Ortschaften um Winkel und Ecken geführt. Innerhalb der Siedlung lassen sich die Straßen sehr oft nur schwer verfolgen, es sei denn, daß es sich um Straßendörfer handelt. Bei fast allen Haufendörfern — diese machen den weitaus größten Prozentsatz aus — finden wir diese Erscheinung, und es ist unnötig, sie einzeln aufzuführen. Besonders ausgeprägt finden wir diese Erscheinung in dem Flecken Gieboldehausen. Jedoch auch in anderer Weise haben wir noch eine Bestätigung, daß die Haufendörfer älter sind als die ältesten Handelsstraßen. Bei dem Dorf Deuna liegt der Kern nördlich des alten Handelsweges Nordhausen—Heiligenstadt—Cassel. Die Häuser an der Straße selbst sind alle jüngeren Datums. Noch deutlicher tritt dies bei Breitenworbis hervor. Neun Zehntel aller Gehöfte liegen hier an Nebenstraßen, die auf die im Süden vorbeiziehende Hauptstraße stoßen. Größere Bedeutung haben Verbindungswege zwischen einzelnen Siedlungen auf die Orte gehabt, die an diesen Wegen gegründet wurden. Anders läßt sich die Form des Reihendorfes bei verschiedenen Siedlungen nicht erklären, wenn auch, wie schon oben erwähnt, die Oberflächenform sehr oft ausschlaggebend war. Breitenholz und Lüderode sind hier besonders zu erwähnen. Die Straßen dienten dem Handel und hatten kein Interesse wegen dieser oder jener kleinen Siedlung Umwege zu machen; denn für den Handel kamen in erster Linie ja fast nur die Städte in Betracht. Der Einfluß der Verkehrsstraßen zeigt sich meist bei den ländlichen Siedlungen erst in der späteren Veränderung der ursprünglichen Form. Die Dörfer an einer Verkehrsstraße oder in deren unmittelbarer Nähe werden angezogen. Sie wachsen an diese heran oder entwickeln sich an ihr entlang. Nur allzu häufig ist dadurch der Grundriß eines Ortes unklar geworden, wenn nicht die typische ursprüngliche Form vollständig verloren gegangen ist. In fast allen Haufendörfern sind die neueren Gehöfte nach Möglichkeit an der Hauptstraße angelegt, während an den Nebenstraßen nur ungern erweitert wird. Diese allgemeine Erscheinung gilt auch für das Eichsfeld in hohem Maße.

Wie sehr gerade für die Ortsform auch die Verkehrswege kleinster Ordnung verändernd wirken können, lehrt uns die Verkoppelung und Flur-

bereinigung. Auch hier ist besonders das Haufendorf zu erwähnen. Die oft sehr zahlreichen Sackstraßen einer solchen Siedlung verschwinden fast völlig oder werden doch wenigstens auf ein Mindestmaß herabgedrückt. Allerdings muß hier gesagt werden, daß diese Verkehrswege erst eine Folge des Aufhebens der Dreifelderwirtschaft sind. Bis dahin kam man mit 3—5 „Wegen, teilweise unangenehmster Beschaffenheit" aus. Man fuhr eben so lange wie irgendmöglich über die Felder seiner Nachbarn. Mit dem Aufheben obengenannten Betriebssystems und der intensiveren Bodennutzung trat nun ein größeres Verkehrsbedürfnis als unmittelbare Folgeerscheinung in den Vordergrund; der Verkehr in der eigenen Feldflur einer Siedlung sollte so unabhängig wie möglich gemacht werden. Man schaffte ein Netz von Wegen, denn bei der erhöhten Produktion kam man kaum noch mit den wenigen Zugängen zur Siedlung aus. Diese Veränderung ist bei den eichsfeldischen Dörfern jedoch erst seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts im Gange und erreichte ihren Höhepunkt um die Wende des Jahrhunderts. In einigen Dörfern hat man erst nach dem Kriege mit der Flurbereinigung begonnen oder man ist jetzt dabei. Eine gewisse Tradition bietet ja auch die Feldflur und diese soll gewahrt bleiben. Der Grund für das spätere Flurbereinigen liegt also einerseits in dem zähen Festhalten am Althergebrachten oder aber die finanziellen Verhältnisse erlaubten es nicht.

Die Form der Ortschaften ändert sich also. Statt zwei oder drei Ausgänge haben diese Siedlungen jetzt deren 10 und mehr. Als Beispiel möchte ich das Dorf Obernfeld anführen. Hier bestanden nachweisbar sechs bis sieben solcher Sackgassen, die teils früher, teils aber erst mit der Verkoppelung [24]) beseitigt wurden; jetzt bestehen nur noch drei Sackstraßen.

Skizze von Obernfeld.

[24]) Die Verkoppelung fand in den Jahren 1902—1905 statt.

Außer der Ortsform wurde das Ortsbild durch die Straßenanlage und Ausbesserung verändert. In den Orten, durch die ein kleiner Bach fließt, bildete dieser die Fahrstraße. Die Ortschaften kannten weder Pfaster noch Steinstraßen. Nach reichlichen Niederschlägen war für den Fußgänger in der Weise gesorgt, daß große Steine, die in 1—2 m Abstand im Bett des Baches lagen, als „Sprungwege" benutzt wurden. Diese Verhältnisse waren nicht nur auf den Dörfern zu finden, sondern ebenso in den Städten [25]). Noch 1876 bildete im Dorf Jützenbach die Jütze Fahr- und Fußweg. Brücken wurden durch einzelne Steine ersetzt. Noch in meiner Schulzeit floß im Nachbardorf Mingerode der Bach (Beek) durch das Dorf. Erst 1911 wurde das Wasser durch Kanäle unterirdisch abgeleitet und das Bett des Baches chaussiert.

Als Anfang des 19. Jahrhunderts die Straßen befestigt wurden, verschwanden die Furten in den Dörfern. So bestanden in Obernfeld solcher zwei, die jetzt durch Brücken ersetzt sind, deren Fahrhöhe bis 2 m über der Bachsohle liegt. Durch die Befestigung der Straßen wurde ihr Niveau erhöht. Die Folge davon war, daß die Häuser mit ihrem Fundament immer mehr in die Erde verschwanden. Man bemühte sich, den Hof auf gleicher Höhe mit der Straße zu halten, einerseits wegen der bequemeren Fahrweise und andererseits, weil man das Regenwasser vom Gehöft fernhalten mußte. So finden wir an der Hauptstraße die ältesten Häuser mit ihrem Hauseingang auf ebener Erde. Gehöfte, an deren Trittstein zum Hauseingang noch vor kaum 100 Jahren in den Sommermonaten die Abendmahlzeit eingenommen wurde, (man saß dabei auf hohen Schemeln vor dem Trittstein und auf den Stufen desselben) haben heute zu kämpfen, um nach plötzlichen Regengüssen nicht das Wasser auf dem Flur und in der Küche zu haben. Außerdem ist jedem Vorübergehenden durch die erhöhte Straße freie Einsicht auf Tisch und Bank im Haus ermöglicht. Neben dieser weniger angenehmen Tatsache kommt noch hinzu, daß durch die Straßenbefestigung das Grundwasser auf der Oberseite, d. i. die höher gelegene Seite der Straße, gestaut wird und besonders die älteren Häuser darunter zu leiden haben, daß in ihrem Keller, dem Aufbewahrungsort für Kartoffeln und Runkelrüben, Wasser eindringt. Dies ist ebenfalls ein wichtiger Grund, weshalb die Häuser (alle fränkischen Stils) auf hohe Sockel gesetzt sind. Zu erwähnen ist noch, daß bei nötigen Straßenerweiterungen die Vorgärten der Häuser und Gehöfte verschwinden müssen und dem Ortsbild ein gewisser Reiz genommen wird.

Das Ortsbild, das im wesentlichen auch durch die Bauart der Häuser bedingt ist, verändert sich durch das Baumaterial. Das Tannenholz des Harzes ersetzt jetzt die unter den Baumarten immer mehr zurücktretende Eiche. Der Einfluß, den die Verkehrswege und Straßen auf die Siedlungen und ihr Bild ausgeübt haben, ist also sehr mannigfaltig gewesen.

---

[25]) In Worbis bot die Wipper die Fahrstraße, bis 1851 war noch kein Pflaster vorhanden. Durch Duderstadt floß die Brehme, hier spielte sich der Verkehr zu beiden Seiten des Baches ab.

Bei fast allen eichsfeldischen Dörfern sind diese Erscheinungen in mehr oder weniger klarer Form festgestellt [26]).

So sehr eindrucksvoll alle kleineren Veränderungen der ländlichen Siedlungen auch in die Erscheinung treten, so steht die Gründung der Städte und ihre Entwicklung in viel engerem Zusammenhang mit den Verkehrslinien. Die Lage der Städte fällt meist mit wichtigen Punkten an Verkehrswegen, Abzweigungen und Kreuzungen, zusammen. Je größer und wichtiger die Verkehrsstraße ist, je mehr Straßen kreuzen, desto größere Bedeutung muß die Stadt erlangen.

Es ist hier der geeignete Ort, die Straßenzüge, die schon in den frühesten Zeiten das Eichsfeld durchquert haben, festzustellen und ihren Einfluß zu prüfen, den sie auf die Städte gehabt haben.

Zwei Richtungen, die durch die Oberflächengestalt als natürliche Straßen vorgezeichnet sind, herrschen vor; die nordsüdliche und die ostwestliche. Die geographische Lage stempelt das Eichsfeld zu einem wichtigen Durchgangsgebiet zwischen Nord und Süd, West und Ost. Thüringer Wald und Harz bilden in gewisser Weise ein Hemmnis für den nordsüdlich gerichteten Verkehr. Das kommt dem Eichsfelde zugute, das durch seine westliche Randlage (man kann sie wohl auch als Buchtenlage bezeichnen) zwischen beiden Gebirgszügen seine Verkehrsbedeutung erlangt hat. Außer den Straßen in dieser Richtung bietet das Eichsfeld aber auch einen bequemen, fast geradlinigen Durchgang für den Ostwestverkehr, der durch das Leine- und Wippertal gegeben ist. Im Süden hat die Werra und Frieda einen Einfluß auf die Verkehrsrichtung ausgeübt. Die zentrale Lage Thüringens und die Buchtenlage des Eichsfeldes zwischen Harz und Thüringer Wald bedingen eine gute Verkehrsmöglichkeit.

Ueber den Verlauf der Straßenzüge in frühgeschichtlicher Zeit wissen wir nur wenig Bestimmtes. Erst mit der Einführung des Christentums (Gründung von Siedlungen durch Rodung, Klöster usw.) fällt Licht in dieses Dunkel. Schriftsteller berichten über die kriegerischen und friedlichen Züge der Herrscher. Viele Spezialforscher haben sich mit dem Verlauf der alten Heer- und Handelsstraßen befaßt und beachtenswerte Erfolge verzeichnet. Für das Eichsfeld sind hier anzuführen: G. Landau [27]), Johannes Müller [28]), J. Falke [29]), Rauers [30]), Schmidt [31]) und

---

[26]) Das Dorf Obernfeld ist gewählt, weil hier das Urkundenmaterial zur Verfügung stand und ich persönlich mit den Verhältnissen vertraut bin.

[27]) Landau: Die Straßen aus den Niederlanden und vom Niederrhein durch Westfalen nach Leipzig und Nürnberg (Korrespondenzblatt des Gesamtvereins der deutschen Geschichts- und Altertumsforschung 1862.

[28]) [29]) Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, Zeitschrift für deutsche Kulturgeschichte Jahrg. 1856.

[30]) Rauers a. a. O.

[31]) Schmidt a. a. O.

Kirchhoff [32]). Ihre Untersuchungen und Erwägungen haben den Verlauf der Straßenzüge auf dem Eichsfelde fast eindeutig klargelegt.

Die wichtigste Straße vom Westen (Flandern, Rheinland) nach dem Osten und Südosten (Halle—Leipzig) führt über Kassel, Münden, Heiligenstadt und Nordhausen. Im Leinetal aufwärts ist ihr Lauf eindeutig festgelegt. Jedoch von Leinefelde bis Nordhausen können Zweifel entstehen. Es bestehen hier zwei Möglichkeiten. Regel [33]) schreibt: „Eine alte Heerstraße, die Hohe Straße genannt, führte von Nordhausen nach Sollstedt (Grenze des Eichsfeldes) und von da über Rehungen, Deuna und Beuren nach Heiligenstadt." Bis Deuna läßt sich der Straßenzug genau verfolgen aber von hier aus bis Heiligenstadt müßte die Straße in vielen Windungen verlaufen. Da die alten Verkehrsstraßen meist auf geradem Wege ihr Ziel zu erreichen suchen, oder an Flußläufen entlang führen, muß hier die berechtigte Frage aufgeworfen werden, ob dies die einzige oder die richtige Ostwestverbindung gewesen ist. Der Worbiser Kessel bot nicht sehr große Schwierigkeiten für eine gerade Linienführung, ein Umweg am Fuße des Dün entlang bis Deuna und von hier durch den Worbiser Kessel ist also nicht recht zu erklären. Da nun der Weg über Breitenworbis, Kirchworbis, Worbis, Leinefelde nach Heiligenstadt wesentlich kürzer ist, so darf man wohl annehmen, daß die Straße hier ihren Weg genommen hat. Es spricht weiter dafür die Stadt Worbis, deren Gründung und Entwicklung zur Stadt man nicht recht erklären kann, ohne noch besonders zu erwähnen, daß diese Ortschaften als Haufendörfer das nötige Alter verbürgen. Das Dorf Vollenborn [34]) hatte 1830 noch 70 Vorspannpferde und jetzt sind nur noch 7 Bauernpferde da. Für den Vorspanndienst im Worbiser Kessel wären kaum 70 Pferde nötig gewesen. Diese hohe Zahl ist jedoch daraus zu erklären, daß von Sollstedt über Rehungen, Deuna, Rüdigershagen ein Weg über den Dün nach Mühlhausen führte. Bei Sollstedt liegt der markanteste Punkt des Eichsfeldes; hier steigen die Bleicheröder Berge plötzlich auf und lassen der Wipper nur einen schmalen Durchgang frei, das Eichsfelder Tor. Dieser Punkt ist um so bedeutender, als von hier aus noch ein zweiter Paß abzweigt nach dem Eichsfelde über den Dün zum Thüringer Becken. In jüngster Zeit führt von hier aus auch ein Weg am Ostrande des Ohmgebirges entlang zum Harz.

Mit der Strecke Worbis—Leinefelde haben wir schon die Hauptsüdrichtung berührt. Diese Straße verband den Norden des Reiches (Hamburg —Lübeck—Braunschweig) mit dem Süden (Nürnberg, Augsburg) und führte dann weiter nach Italien und der Schweiz [35]). Sie durchzog das Eichsfeld, indem sie bei Badenhausen am Westfuß des Harzes abzweigt, und berührte dabei Gieboldehausen, Duderstadt, Worbis, Leinefelde, Dingelstädt und Mühlhausen. Auch bei dieser Linie hat von Worbis aus die Richtung über Rüdigershagen den Vorzug der kürzeren Entfernung, sie ist aber jünger als die vorhererwähnte Richtung.

---

[32]) Kirchhoff: Die Lagenverhältnisse von Erfurt und Halle.
[33]) Regel: Thüringen, ein geographisches Handbuch, Bd. III.
[34]) Vollenborn liegt zwischen Sollstedt und Deuna.
[35]) Schmidt a. a. O.

Neben diesen beiden Hauptstraßen kommen noch andere Linien von derselben Bedeutung in Betracht. So läuft von der Westgrenze die Frankfurter Straße im Leinetal von Hannover über Göttingen am Eichsfeld vorbei nach Frankfurt a. M. Im Süden zog die Leipziger Straße vom Westen des Reiches über Kassel und berührte das Eichsfeld zwischen Wanfried an der Werra und Mühlhausen.

Im 15. Jahrhundert, als Leipzig der Anziehungspunkt der gesamten wichtigen Handelsstraßen des inneren Deutschland war [36]), hat auch die Straße Göttingen—Nordhausen über Duderstadt für das Eichsfeld eine sehr große Bedeutung gehabt. Von Duderstadt aus nahm die Straße die Richtung am Sonnenstein vorbei nach Nordhausen (Porta Eichfeldica). Von Göttingen zweigte weiter eine Verbindungsstraße nach Mühlhausen-Erfurt ab, sie überstieg den Rotenberg, nahm ihren Weg über Heiligenstadt im Tal der Geislede aufwärts und mündete bei Dingelstädt auf die alte Reichsstraße. Viel jüngeren Datums sind die beiden Straßen, die von Herzberg ausgehen und den Südrand des Harzes mit Göttingen einerseits und Heiligenstadt andererseits verbinden.' Auf dem Eichsfelde hat die erstere in Gieboldehausen einen wichtigen Punkt, da hier die Hauptnordsüdstraße gekreuzt wird. Die zweite Straße schneidet in Duderstadt die alte Reichsstraße und zugleich die Straße Göttingen-Nordhausen. Für erstere war der Rotenberg und die Göttinger Berge zu überwinden, beim Göttinger Wald wurde dies begünstigt durch den Einschnitt bei Waake.

Nach Betrachtung dieser Hauptstraßen soll nun die Verkehrslage der Städte kurz skizziert werden. Heiligenstadts Lage im Leinetal einerseits, an der Einmündung der Geislede in das Tal der Leine und an der Stelle des Abbruchs des Dün andererseits, bedingt günstigen Verkehr. Hier kreuzen die für das Eichsfeld wichtigste mittlere Rhein-Elbestraße [37]) und die Straßen Göttingen—Mühlhausen und Göttingen—Treffurt. Hinzu kommt noch die Einmündung der Straße von Duderstadt, die die Verkehrszeit wesentlich abkürzte. (Man konnte auch über Worbis-Leinefelde Heiligenstadt erreichen.) Die große Ostweststraße, zwei Straßen von Göttingen, die sich in Heiligenstadt trennten nach Mühlhausen und nach Treffurt, und die Linie von Duderstadt, die hier einmündete und dem direkten Verkehr vom Harz diente, lassen klar erkennen, daß hier ein geeigneter Platz zur Anlage einer Stadt gegeben war. Der Einfluß auf die Ortsform ist ursprünglich nicht sehr groß gewesen; Graben, Wall- und Schutzmauer umgaben die Stadt. Eine Hauptstraße, an deren einem Ende eine Kirche steht, ist das Charakteristische. Mehrere Nebenstraßen gingen von dieser ab. Dieses Bild blieb lange unverändert und erst im 18. Jahrhundert können wir die ersten Häuser außerhalb des Walles nachweisen.

Aehnlich ist die Lage Duderstadts, nur mit dem Unterschiede, daß die Hauptverkehrslinie Nordsüdrichtung hat. Die alte Reichsstraße die in Bils-

---

[36]) A. Kirchhoff: Ueber die Lagenverhältnisse der Stadt Halle. Mitteilungen des V. f. E. zu Halle 1877.

[37]) H. Guthe a. a. O. Die nördliche Verbindungsstraße geht von der Elbe über Hannover nach Minden, die südlich von der Elbe über Erfurt—Fulda zum Rhein.

hausen die Straße von Northeim aufnimmt, kreuzt hier mit der Göttingen-Nordhäuser Straße. Später kam die Straße vom Harz nach Heiligenstadt hinzu. Duderstadts Grundriß ist auch heute noch klar erhalten; eine breite Straße mit platzartiger Erweiterung am Rathause hat an beiden Enden eine Kirche aufzuweisen. Die alte Stadtmauer ist zum großen Teil noch erhalten, der Wall steht noch vollständig, und nur der Graben ist allmählich eingeebnet worden. Der Verkehr vom Norden kam durch das Westertor, das im Nordwesten der Stadt liegt, führte durch den Westerturm, der mit seiner gedrehten Turmspitze das Wahrzeichen der jetzt 1000jährigen Stadt bildet, und stieß bei der unteren Kirche auf den Marktplatz. Oestlich vom Rathause vor der oberen Kirche bog dann die Straße ab nach dem Süden durch das Steintor. Der Verkehr von Göttingen nach Nordhausen kam ebenfalls durch das Westertor und verließ Duderstadt nördlich der oberen Kirche durch das obere Tor. Das Neue Tor im Norden hat nie die Bedeutung der drei schon bestehenden Tore erreichen können. Außerhalb des Walles treffen wir kein Gehöft, das vor 1800 gebaut ist. Der Straßenverkehr hat keinen Einfluß auf die Form der Anlage ausüben können.

Diesen beiden Städten stehen nun noch Worbis und Dingelstädt gegenüber, Orte, ohne Mauer und Wall. Ihre Lage zum Verkehr ist dadurch von der Lage Heiligenstadts und Duderstadts verschieden, daß hier keine Kreuzungspunkte vorliegen, sondern nur Anschlußpunkte. Beide Städte werden von der alten Reichsstraße berührt. Bei Worbis mündet die Hohe Straße oder die mittlere Rhein-Elbe-Straße, und bei Dingelstädt stößt die Göttingen-Mühlhäuser Straße auf die Hauptnordsüdrichtung. Ihre Lage ist also als ungünstiger zu bezeichnen und so kann man verstehen, daß Worbis und Dingelstädt zu keiner Zeit an die Bedeutung der beiden anderen Städte herangereicht haben. Da die Städte nicht mit Mauern und Wall umgeben waren, lag kein Hindernis vor zur beliebigen Erweiterung und so finden wir auch, daß die Siedlungen sich an den Straßen entlang entwickelt haben. Bei Dingelstädt fand die Erweiterung nach verschiedenen Richtungen statt, während bei Worbis die alte Reichsstraße im Norden und die Rhein-Elbestraße im Osten ihre Anziehungskraft ausübten. Erwähnt sei hier noch, daß in Worbis das Bett der Wipper lange Zeit die Fahrstraße bildete und eine weitere Entwicklung durch das schmale Tal der Hahle einerseits und durch die unmittelbar anstoßenden Ohmberge andererseits verhindert wurde. Als Kreuzungspunkte von Hauptstraßen wären noch Gieboldehausen und Leinefelde zu erwähnen, die auch schon sehr früh große Bedeutung hatten.

Als weiterer wichtiger Punkt für die Verkehrslage eines Ortes war die Beziehung zu den Städten der näheren und weiteren Umgebung angeführt. Es soll in kurzen Zügen die Bedeutung der Städte für den Verkehr des Eichsfeldes geschildert werden. Zum größten Teil sind die Städte schon bei der Behandlung mit den Straßen erwähnt worden. Im Süden des Eichsfeldes liegt Erfurt, über dessen Verkehrslage A. Kirchhoff [38]) zu

[38]) Die Lagenverhältnisse von Erfurt, Mitteilungen des V. f. E. Halle 1895.

Wort kommen soll. „Genau da, wo die Straße von Eisenach über Gotha nach Weimar, d. h. die große Schlagader des deutschen Verkehrs von Frankfurt a. M. über Leipzig in den fernen Osten und Nordosten, das durch die Mitte des thüringischen Südbeckens verlaufende Geratal quer schneidet, ist Erfurt erwachsen als naturgegebener Verkehrsmittelpunkt des Beckens, der südlichen Hauptmasse Thüringens." Er bezeichnet Thüringen als das Herz Europas und führt wie folgt aus[39]): „Die Erfurter Bürger durften in jenen Zeiten[40]) sich rühmen, daß ihre Stadt im Warenvertrieb einem Herzen gleiche, von und nach dem das Adersystem das ganze deutsche Vaterland durchziehe. Rhein- und Frankenweine, Kastanien und welsche Nüsse, die Gewürze des Morgenlandes trafen da zusammen mit der viel verlangten Ausbeute der Heringsgründe der skandinavischen Küste und dem nordischen Metall." Wichtige Privilegien (Stapelrecht u. a.) hoben diese Bedeutung noch, und welchen Einfluß Erfurt auf den Verkehr auf dem Eichsfelde gehabt hat, kann man abschätzen, wenn man in Betracht zieht, daß außer der alten Reichsstraße auch die im Norden verlaufende Linie Northeim—Nordhausen das Eichsfeld berührte.

Als Stapelplatz erreichte Münden, das den Vorteil seiner Lage (Zusammentreffen von Werra und Fulda zur Weser, letztere beiden wurden mit Schiffen befahren) schon sehr früh auszunutzen verstanden hat, größere Bedeutung für das Eichsfeld. Waren von England und Holland kamen auf dem Wasserwege bis nach Münden und von hier über das Eichsfeld nach der Mitte des Reiches. Ebenso war Münden ein wichtiger Umladeplatz vom Landverkehr zm Seeverkehr.

Göttingen als wichtiger Straßenkreuzungspunkt, das 1000jährige Nordhausen mit seinen Tabakfabrikaten (besonders Kautabak) und Kornbranntweinen, waren nahe Verbindungspunkte für den Verkehr nach Westfalen einerseits, nach Halle (Salz) und Leipzig andererseits. Mühlhausens Grenzlage am Eichsfelde hat seinen frühen gewerblichen Handel ebenfalls in sehr starkem Maße auf das Eichsfeld auswirken lassen.

Das Eichsfeld war aber nicht nur der Schauplatz friedlichen Handelsverkehrs, sondern auch fast zu allen Zeiten wurde es durch kriegerische Züge in Mitleidenschaft gezogen. Besonders der 30jährige Krieg hat deutliche Spuren hinterlassen. Viele Dörfer sind den brennenden und sengenden Horden zum Opfer gefallen. Die zahlreichen Dorfstellen und Wüstungen erinnern an diese Zeit. Tilly lagerte in der Nähe des Dorfes Bernshausen[41]), die Schweden unter Gustav Adolf durchzogen das Eichsfeld in nordsüdlicher Richtung.

In der napoleonischen Schreckenszeit blieb auch das Eichsfeld nicht verschont. Aushebungen von Pferden und Menschen fanden in dieser Zeit statt.

---

[39]) A. Kirchhoff: Die ältesten Weistümer der Stadt Erfurt, Halle 1870.
[40]) Gemeint ist das 14. und 15. Jahrhundert.
[41]) Zwischen Rollshausen und Rüdershausen steht eine Tilly-Eiche. Jedoch liegt kein Beweismaterial dafür vor, daß Tilly hier gelagert hat, wenn auch die gute Uebersicht über das Hahletal im Westen und das Rhumetal im Osten dafür zu sprechen scheint.

Selbst in den Kämpfen des deutsch-österreichischen Krieges 1866 spielte das Eichsfeld noch eine wesentliche Rolle. In Göttingen wurden die hannoverschen Truppen zusammengestellt und von hier zogen sie über Heiligenstadt, Mühlhausen nach Langensalza, wo die Hannoveraner ihren letzten Sieg erfochten, aber dennoch kapitulieren mußten. Die ganze Flut des waffenlosen Heeres zog über das Eichsfeld in die Heimat zurück[42]).

Der große Weltkrieg hat noch einmal die Bedeutung des Eichsfeldes als Durchgangsland klar vor Augen geführt. Schon 1880 war die Kanonenbahn Leinefelde—Niederhone fertiggestellt und zwar aus fast rein militärischen Gründen[43]). Viele große Truppen- und Materialtransporte[44]) vom Osten nach dem Westen sind über das Eichsfeld gerollt. Wie wichtig die Bahn gewesen ist und wie hoch der militärische Vorteil der Bahn von unseren Feinden eingeschätzt wird, geht allein daraus hervor, daß diese sonst unwichtige Linie eingleisig gemacht werden mußte.

Nach diesen Ausführungen wenden wir uns der Beschaffenheit der Wege und Straßen zu. Polack[45]) schildert diese sehr lebensvoll und zunächst halten wir uns an seine Ausführungen. Bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es noch keine befestigten Wege. Erst 1826 wurde die große Rheinstraße befestigt. Bis in die 40er Jahre wurden höchstens die schlimmsten Stellen der vorhandenen Wege durch Gemeindediener, Flurschützen, Frauen und Kinder ein wenig ausgebessert. Um Geld zu sparen, wurden größere Wegeverbesserungen durch Fronarbeiten ausgeführt. Jeden Tag wurden 10 bis 15 Mann aufgeboten, die hacken, schaufeln, Erde karren, Steine setzen und Steinschlag aufsetzen mußten; die Anspänner hatten Steine herbeizufahren. Diese Wegebefestigung kannte man aber nur für wenige Hauptstraßen. Wurden einige Stellen schier grundlos, so schüttete man Steine hinein und legte grobe Reisigbündel darüber. Im Sommer gings durch dicken Staub, im Herbst und Frühjahr durch tiefen Kot und im Winter auf Eisflächen. Es ist nicht zu sagen, wie elend die Wege bei Regenwetter waren.

Die Straßen wurden nach der napoleonischen Zeit meist in Kunststraßen verwandelt. Regierung, Landratsamt und Gemeinde hatten ein Interesse an schnellerem Verkehr. Nach der Rheinstraße (Berlin—Kassel—Köln) wurde die alte Reichsstraße befestigt (1834). Dadurch war ein Straßenkreuz geschaffen und in der Folgezeit erwuchs den einzelnen Verwaltungsbezirken die Aufgabe, diese Hauptstraßen vorteilhaft zu verbinden und allmählich alle Ortschaften an diese anzuschließen. So entstanden dann zunächst die Hauptstraßen zweiter Ordnung (Herzberg—Duderstadt—Heiligenstadt; Göttingen—Duderstadt—Nordhausen; Worbis—Mühlhausen über

---

[42]) Zeugnisse von Teilnehmern an der Schlacht und älterer Leute meiner Heimat.

[43]) Die vielen Tunnels und der hohe Viadukt über Lengenfeld wären nicht angelegt, wenn die Bahn nur dem Lokalverkehr hätte dienen sollen.

[44]) Ihre Zahl wurde aus ersichtlichen Gründen nicht mitgeteilt.

[45]) Polack: Der Kreis Worbis in den 100 Jahren preußischer Herrschaft von 1802—1902. Gedenkbuch zur Hundertjahrfeier, Worbis 1902. Seine Schilderung trifft für das gesamte Eichsfeld zu.

Rüdigershagen; Heiligenstadt—Treffurt). In der Jetztzeit sind alle Siedlungen durch befestigte Wege mit den Hauptstraßen verbunden und es wird kaum ein Kostenaufwand gescheut, der der Ausbesserung, Instandsetzung und Neuanlegung von Straßen dient. Eine Bedingung, die der heutige Verkehr an eine Straße stellt, ist ihre genügende Befestigung und Fahrbreite. Die Hauptstraßen besitzen einen guten Unterbau, der in einzelnen Ortschaften überpflastert ist, und ihre Fahrbreite beträgt mit Einrechnung des Sommerweges bis zu 10 m und darüber. Die nicht zu vermeidenden Unebenheiten, die sich einstellen, werden von den Wegewärtern ausgebessert. Auf irgendeiner Stelle im Eichsfelde wird in jedem Jahr eine Straße neu geschottert. Heute leiden die Straßen mehr denn je. Motorräder und Kraftwagen spielen hier die Hauptrolle, da die Straßen dem Verkehr mit Gummireifen nicht angepaßt sind. Ausschlaggebend ist hierbei die große Geschwindigkeit und der Zug, der auf die Schotterung ausgeübt wird. Wie sehr die Straßen darunter leiden, lehren die Strecken, die häufig, ja regelmäßig von Kraftwagen befahren werden.

Der klimatische Einfluß auf die Straßenbeschaffenheit läßt sich zahlenmäßig kaum erfassen. Nach besonders starken Regengüssen sieht man wohl hier und da, besonders bei Straßen, die dicht am Hange eines Berges hinziehen, daß Bodenrutschungen eine Straßenseite, wenn nicht die ganze Straße absperren. Diese Hindernisse sind jedoch schnell beseitigt und spielen in unserem Gebiet ebensowenig eine Rolle, wie auch Ueberschwemmungen infolge starker Niederschläge oder der Schneeschmelze im Frühjahr kaum hindernd auftreten. Länger als einen Tag steht ein Verkehrsweg kaum unter Wasser. Mehrere Tage Landregen bringen die nicht befestigten Wege in eine grundlose Verfassung (Lehmboden), so daß der Verkehr auf ihnen zur Unmöglichkeit wird. Es sind dies die Wege, die als Kommunalwege Ortschaften miteinander verbinden, zwischen denen noch keine Straße mit festem Untergrund besteht. Größere Lasten können auf ihnen zu keiner Jahreszeit bewegt werden. Im Frühjahr ist der allzu plötzliche Temperaturumschlag von der oft eisigen Kälte zum mildesten Frühlingswetter die Ursache der Auflockerung der Straßenschotterung, die in Grund und Boden gefahren wird, wenn nicht von verantwortlicher Stelle Verkehrssperre für die betreffenden Straßenabschnitte verhängt wird. Die meisten neuen Straßendecken verdanken ihr Entstehen mehr diesen Temperaturumschlägen als dem heutigen Verkehr.

Wie bereits mehrfach erwähnt, nimmt in jüngster Zeit der Kraftwagenverkehr zu und bringt damit die Landstraße wieder zu höherer Bedeutung. Festgestellt sei noch einmal, daß die meisten Straßen in ihrer heutigen Verfassung diesem Verkehrsmittel nicht angepaßt sind. Hat der Kraftwagenverkehr erst allgemeine Bedeutung erlangt, müssen wohl oder übel diese Straßen dem Verkehr entsprechend umgebaut werden.

# Verkehrsbild und Verkehrshäufigkeit auf den Landstraßen.

Dem Durchgangsverkehr dienen die Straßen nicht mehr, seit die Eisenbahn ihren Siegeslauf durch die Länder angetreten hat. Es spielt sich auf ihnen fast nur noch der Lokalverkehr ab. Ein lebhaftes Verkehrsbild bietet sich nur in der Nähe der einzelnen Ortschaften in der Ernte- und Bestellzeit. In der Zeit, in der die landwirtschaftlichen Produkte, besonders die Kartoffeln abgesetzt werden, besteht ein lebhafter Verkehr auf den Anschlußstraßen an die Bahnstationen. Jedoch ist auch dieser Verkehr in letzter Zeit auf ein Mindestmaß herabgedrückt, da die Produkte meist von Händlern (Kornhäuser und andere Institute) aufgekauft und von den Kraftwagen derselben abgeholt werden. Der Güterverkehr, Versand wie Empfang, spielen für den einzelnen nicht mehr die Rolle der letzten Jahrzehnte. Der Verkauf von Kartoffeln auf den Wochenmärkten der Stadt, wo der Erzeuger dem Verbraucher seine Produkte unmittelbar zuführt, hat nur für Orte in der Nähe der Städte eine Bedeutung, wenn auch selbst nach Göttingen Kartoffelwagen von Seulingen und Seeburg fahren, wobei eine Entfernung von rund 40 km zurückgelegt wird. Das frühere Zur-Stadt-Fahren, um dort Einkäufe zu besorgen, tritt immer mehr in den Hintergrund, weil eine Konsumgenossenschaft auf sehr vielen Ortschaften Filialen errichtet hat, die dem Landwirt fast alle Bedarfsartikel bieten, oder auch an anderen Ortschaften schon Spezialgeschäfte bestehen.

Im Frühjahr deckt sich die Bevölkerung mit Heiz- und Brennmaterial ein, Kohlen und Grude werden von der nächsten Bahnstation abgeholt. Das Holz, das als Brennstoff aber noch den größten Prozentsatz ausmacht, wird aus den Holzungen der einzelnen Ortschaften geholt. Sind solche nicht vorhanden, so werden auch heute noch Wege zurückgelegt, die 12—15 Stunden in Anspruch nehmen. Beim Beschaffen von Bauholz, das besonders auf dem Untereichsfelde fehlt, ist man oft zwei Tage unterwegs. Diese Fahrten werden selten mit einem Gespann vorgenommen; vielmehr begeben sich zwecks gegenseitiger Unterstützung mehrere Gespanne auf die lange und beschwerliche, oft auch sehr gefährliche Reise. Ganze Kolonnen von Wagen mit zwei Pferden, auch wohl Ochsen bespannt und mit 2—5 rm Brennholz beladen geben dem Verkehr auf manchen Straßen im Frühjahr ihr Gepräge (Ebergötzen-Rollshausen). Fünf und mehr Langholzfuhren, die sich teils nur mühsam um Straßenecken innerhalb der Ortschaften herumwinden, bilden keine Seltenheit. Wagen mit Kies, Sand, Ziegelsteinen beladen, Fuhren mit Mergel,

Kali und Kalk beleben weiter das Verkehrsbild. Zum täglichen Verkehrsbild gehört auf den Landstraßen der Bierwagen. Es sind nur wenig Ortschaften, die von ihm nicht mindestens zweimal in der Woche besucht werden. Die meisten Ortschaften sehen ihn wohl täglich. Den Petroleumwagen der Vorkriegszeit kennen die Kinder heute kaum noch, weil seit Einführung des elektrischen Lichtes die Bedeutung dieses Erdöls für unsere Gegend auf ein Minimum herabgesunken ist. Zu erwähnen ist noch der Wäschewagen, der meist Sonnabends von den Städten auf die Dörfer fährt. Nur gelegentlich zeigen sich einmal die Wagen der herumfahrenden Hausierer.

Eine mehr oder weniger lästige Angelegenheit bilden immer noch die Zigeuner. Einige Tage vor den Märkten, die in den Städten abgehalten werden, ziehen von allen Richtungen die Zigeunerkarawanen den Städten entgegen; zehn Wagen und mehr fahren in typischem Zigeunertempo der Stadt zu. Sind auf der Hinfahrt Bettelei und Diebstahl einige der vielen unangenehmen Begleiterscheinungen, so kommt es nach Erledigung der Handelsgeschäfte, bei denen auch der Alkohol keine unwesentliche Rolle spielt, auf der Abreise in den berührten Dörfern sehr oft zu Streitereien und Schlägereien. Ganze Dörfer sind beim An- und Abmarsch dieser Plagegeister in berechtigter Aufregung. Bei der Abreise sind oft bis zu 30 Wagen zusammen.

An dieser Stelle möchte ich noch eine Erscheinung im Landschaftsbilde erwähnen, die dem religiösen Bedürfnis entspricht. Zum Verkehr als solchem kann man sie kaum rechnen, aber sie ist für das Eichsfeld, einer katholischen Enklave inmitten seiner evangelisch-lutherischen Umwohner, sehr charakteristisch. Betritt der Fremde das Eichsfeld, so bemerkt er rechts und links der Wege auf Anhöhen in Wiesen und Tälern Kapellen und Klüschen, Kreuze und Bildstöcke; er stellt fest, daß er sich auf katholischem Gebiet befindet. In der Zeit von Ostern bis Spätsommer sind besonders charakteristisch die stattfindenden Flurgänge und Wallfahrten. Mit Kruzifix und Fahnen ziehen die Scharen der Gläubigen in geordneten Zügen — jedes Dorf geht gesondert — dem Wallfahrtsort entgegen. Zehntausende von Menschen strömen zum Hülfensberge bei Geismar und Tausende ziehen nach Germershausen im Untereichsfelde.

Hiermit ist zur Genüge der Fußgängerverkehr und der Verkehr der mit Vieh bespannten Wagen betrachtet. Im Laufe der Zeit ist der Fußgängerverkehr zwischen den einzelnen Orten und auch auf größere Entfernungen immer mehr zurückgetreten. An seine Stelle ist sehr häufig der Fahrradverkehr getreten. Auf dem Rad fährt der Handwerker und Arbeiter an seine Arbeitsstelle, die meist in der Stadt liegt. Der Schüler von den nahegelegenen Dörfern radelt zum Gymnasium oder anderen höheren Schulen der Stadt. Es sorgt mit seiner Hilfe der Postbote für schnellere Erledigung seiner Dienstgänge. Besonders stark ist der Verkehr des Morgens und des Abends.

Von Frühjahr bis Herbst erregen die Sportler die Gemüter der Landbevölkerung. Rudelweise und einzeln beleben sie in der Sonntagsfrühe

das ruhige Straßenbild, eine Erscheinung, die in kommenden Jahren an Umfang sicher noch zunehmen wird. Bei größeren Festen und Feierlichkeiten wird der Verkehr zwischen den einzelnen Ortschaften ebenfalls mit dem Rad erledigt. Der Vollständigkeit halber seien auch die ratternden Motorräder der Händler und Geschäftsleute erwähnt.

Der Kraftwagenverkehr ist noch sehr beschränkt. Es gibt Tage, an denen auf einigen Straßen kaum ein Kraftwagen fährt. Wegen der Kostspieligkeit kommt der Personenkraftwagen für den Allgemeinverkehr vorläufig nicht in Frage. Eine tägliche Erscheinung ist der Lastwagen der Konsumgenossenschaft „Eichsfeldia", die ihren Sitz in Westerode hat und über das gesamte Eichsfeld sich auszudehnen bestrebt ist. Die Personenpostkraftwagen kurz Postauto oder Autobus genannt, durchstreifen in mehreren Linien das Eichsfeld. Erwähnt werden müssen noch die Zeitungsautos, die von den Städten der Landbevölkerung auf schnellstem Wege die neuesten Nachrichten bringen. Dieser Verkehr zieht sich in der Nähe der Städte naturgemäß zusammen, wenn auch hier und da noch eine Verdichtung des Verkehrs stattfindet. So zog der Seeburger See früher schon viele Ausflügler an, aber seitdem an seinem Westufer eine Gaststätte errichtet ist, die mit dem Auto direkt zu erreichen ist, hat der Verkehr einen ungeahnten Aufschwung genommen. Die Anzahl der Fremden, die dem See einen Besuch abstatteten, betrug bis zur Errichtung der Gaststätte etwa 2000, während die Zahl für 1926 von glaubwürdigen Augenzeugen auf 12—15 000 geschätzt wird [46]).

Ueber die Häufigkeit des Verkehrs möge folgende Statistik Aufschluß geben. (Siehe unten Seite 35.) Jedoch ist bei dieser Zusammenstellung zu bemerken, daß ihre Zahlen aus Zählungen an einzelnen Tagen zusammengesetzt sind. Es fehlt also die zahlenmäßige Erfassung des Verkehrs des ganzen Jahres. Auch kommt selbst für die Zähltage kein wahrheitsgetreues Bild heraus, weil die Zählung nicht alle Verkehrsmittel erfaßt und sie auch nicht sehr genau durchgeführt sein dürfte. Es lassen sich aber doch die verkehrsreicheren Durchgangsstraßen von den Straßen, die nur dem Lokalverkehr dienen, trennen, und insofern hat die Statistik auch wirklichen Wert. Für obige Zusammenstellung ist die Stadt Duderstadt der Anziehungspunkt des Verkehrs. In der Nähe der Stadt münden verschiedene Nebenstraßen auf die Hauptstraße, und so ist die Verdichtung auf dieser zu erklären. Die Verkehrshäufigkeit auf den Kreisstraßen bleibt oft erheblich unter der Durchschnittszahl, während dieselbe bei den Provinzialstraßen ebenso überschritten wird. An den gezählten Verkehrsmitteln haben die bespannten Wagen mit 2 114 = 68,2 % Anteil, die Krafträder mit 27,1 %. Der Rest mit 4,7 Prozent entfällt auf die Lastkraftwagen und außergewöhnlichen großen Lasten. Bei dem bewegten Gewicht nehmen die bespannten Wagen 70,3 % für sich

---

[46]) Die Pacht für die Seejagd hat sich sicher nur infolge des reicheren Verkehrs verfünffachen können, während sich die Pacht für Fischerei, mit der die Einkünfte der Kahnfahrten verbunden sind, sogar verzehnfacht hat.

| km. Station | | Bespannte Fahrzeuge | | Personenkraftwagen und Krafträder | | Lastkraftwagen und außergewöhnliche Lasten | | Gesamtverkehr | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anzahl | Gewichte einschl. Zugtiere in to. | Anzahl | Gewichte | Anzahl | Gewichte | Anzahl | Gewichte |
| Northeim— | | | | | | | | | |
| Duderstadt | 7,1—12,2 | 62 | 140 | 45 | 65 | 2 | 9 | 109 | 214 |
| „ | —12,8 | 136 | 295 | 63 | 98 | 9 | 55 | 208 | 448 |
| „ | —16,4 | 127 | 266 | 64 | 88 | 9 | 63 | 200 | 417 |
| „ | —19,9 | 110 | 204 | 31 | 44 | 6 | 36 | 147 | 284 |
| „ | —24,7 | 106 | 216 | 54 | 75 | 11 | 67 | 171 | 358 |
| „ | —24,9 | 216 | 426 | 107 | 145 | 15 | 94 | 338 | 665 |
| Göttingen— | 22,7—26,4 | 88 | 196 | 31 | 46 | 6 | 44 | 125 | 286 |
| Duderstadt | —30,6 | 104 | 204 | 43 | 55 | 4 | 27 | 151 | 286 |
| „ | —32,5 | 118 | 222 | 63 | 66 | 5 | 33 | 186 | 321 |
| Göttingen— | 18,3—24,9 | 88 | 201 | 27 | 43 | 4 | 25 | 119 | 269 |
| Herzberg | 25,6—29,0 | 137 | 297 | 46 | 75 | 8 | 49 | 186 | 421 |
| Herzberg— | | | | | | | | | |
| Duderstadt | 7,6—11,8 | 96 | 236 | 24 | 36 | 3 | 17 | 123 | 289 |
| „ | 12,7—16,5 | 48 | 84 | 30 | 38 | 2 | 17 | 80 | 139 |
| „ | —19,7 | 81 | 152 | 34 | 43 | 7 | 34 | 122 | 229 |
| Ebergötzen— | | | | | | | | | |
| Westerode | 1,5— 7,3 | 90 | 308 | 21 | 37 | 5 | 47 | 116 | 392 |
| „ | 7,3—11,7 | 71 | 146 | 44 | 56 | 1 | 2 | 116 | 204 |
| Hilkerode— | | | | | | | | | |
| Zwinge | 0,0—4,0 | 84 | 180 | 16 | 21 | 1 | 3 | 101 | 204 |
| Duderstadt— | 3,6—7,8 | 56 | 114 | 20 | 25 | 7 | 43 | 83 | 182 |
| Brochthausen | 7,8—9,3 | 78 | 182 | 18 | 21 | 7 | 48 | 103 | 251 |
| Rhumspringe— | 0,0—3,6 | 25 | 79 | 7 | 14 | 1 | 3 | 33 | 96 |
| Gieboldehausen | 3,6—7,2 | 58 | 112 | 14 | 20 | 1 | 5 | 73 | 137 |
| Osterode—Krebeck | 13,5—18,0 | 124 | 327 | 23 | 29 | 30 | 155 | 177 | 511 |
| „ „ | 18,0—22,4 | 116 | 261 | 13 | 16 | 2 | 10 | 131 | 287 |
| Summa: | | 2 114 | 4 848 | 838 | 1 156 | 146 | 886 | 3 098 | 6 890 |

in Anspruch, und der Natur der Lastkraftwagen entsprechend verschiebt sich hier der Prozentsatz zu ihren Gunsten. Den 16,7 % der Krafträder und Personenwagen stehen 13 % der Lastkraftwagen gegenüber. Der mit Tieren bespannte Wagen hat also in unserem Gebiet noch die herrschende Rolle. Der Grund hierfür ist die landwirtschaftliche Einstellung des Untereichsfeldes. Es fehlen leider die Zahlen, um die steigende Ausbreitung des Lastkraftwagenverkehrs der letzten Jahrzehnte nachweisen zu können.

# Die Eisenbahnverkehrsverhältnisse und ihr Einfluß auf die Siedlungen.

Ohne Zweifel treten die Straßen im heutigen Verkehrsleben gegen die Schienenwege stark zurück und werden vielfach einer gewissen Geringschätzung begegnen trotz der großen Bedeutung der Straße, die jetzt durch das Emporblühen des Autoverkehrs an Wichtigkeit wieder gewinnen wird. Die Straßen leisten heute dem Lokalverkehr, ferner als Zufuhr- und Abfuhrkanäle der Eisenbahnen und als deren Ersatz in noch nicht von letzteren berührten Gegenden unseres Gebietes die wesentlichsten Dienste.

Das Eisenbahnnetz müßte sich der Verkehrsrichtung entsprechend den beiden großen Staatsstraßen anschließen. In der Tat laufen Straßenzüge und Schienenwege in unserem Gebiet vielfach parallel nebeneinander her. Die Ostwestlinie schob sich auch hier in den Vordergrund genau wie bei der Befestigung der Straßen. Hier haben wir die erste Eisenbahn, die eichsfeldisches Gebiet durchquerte, und um die Wichtigkeit für das Eichsfeld gleich vorwegzunehmen, sei festgestellt, daß es durch sie in zwei gleiche Teile geteilt wird. An diese schon 1866 eröffnete „Stammbahn" schloß sich von Nordhausen nach Northeim die Harzrandbahn an (1868), die für die Nordspitze des Eichsfeldes hohe Bedeutung hat. Von Leinefelde zweigt die Bahn nach Gotha ab, die auch schon 1870 eröffnet wurde. Im Jahre 1880 kam dann die Kanonenbahn Leinefelde—Niederhone hinzu.

Man vermißt hier zweifellos die Eisenbahn der alten Reichsstraße. Zwar sind damals von den interessierten Städten und Kreisen, besonders von der Handelskammer Mühlhausen, keine Mühen gescheut, die Idee der alten Hansastraße aufrecht zu erhalten. Man propagierte für folgende Routen: Bremen—Hannover—Mühlhausen oder Emden—Leer—Minden—Einbeck, Northeim—Duderstadt—Worbis—Mühlhausen—Gotha. Der Bremer Senat stand dem Plane sehr sympathisch gegenüber, und die interessierten Städte steuerten Gelder zusammen. 1852 war dann die Hannover-Thüringische Verbindungsbahn schon genehmigt. Aber die Ausführung kam nicht zustande wegen der Kleinstaaterei [47]). Die Haupt-Nord-Südrichtung war damit gefallen und das Eichsfeld besitzt eine solche nur als Randbahn in seinem Westen, die in der Teilstrecke Niederhone—Friedland 1872 in Angriff genommen und 1875 dem Verkehr übergeben wurde. An die Harzrandbahn wurde 1889 von Wulften aus Duderstadt angeschlossen, und zehn Jahre später diese Strecke bis Leinefelde durchgeführt. Hier-

---

[47]) Hannover machte Preußen Schwierigkeiten wegen einer Bahn am Jadebusen, und Preußen übte daraufhin den Gegendruck aus, wobei die Bahn Hannover—Thüringen nicht zustande kam.

mit war die Verbindung Hannover—Thüringen fertiggestellt, aber nicht als durchgehende Bahnlinie, sondern als eine aus Nebenbahnen zusammengesetzte. Der Verkehr hatte sich schon der westlichen Randlinie zugewandt.

Es blieben nun noch zwei Gebiete, denen erst in diesem Jahrhundert eine Bahnlinie zuteil wurde, der Ostteil des Untereichsfeldes und der westliche Teil des Obereichsfeldes. Ersteres bekam 1911, letzteres 1914 die gewünschte Verbindung. Ueber die Linienführung im einzelnen soll noch bei dem Einfluß auf die Wirtschaft die Rede sein.

Die Auswirkung der Eisenbahn auf die Veränderung der Verkehrslage läßt sich kurz wie folgt feststellen: Die Ost-Westlinie bleibt dieselbe, der Nord-Südverkehr wendet sich der westlichen Randlinie zu. Der Verkehr, der früher auf der alten Reichsstraße vonstatten ging, tritt damit in den Hintergrund, die Knoten- und Anschlußpunkte ändern sich. Die vier Städte des Eichsfeldes verändern ihre Verkehrslage in ungünstiger Weise. Heiligenstadt, einst der Kreuzungspunkt von drei Straßenrichtungen, hat jetzt nur den Anschluß der Bahn des wenig bevölkerten westlichen Obereichsfeldes aufzuweisen, eine Bahn, die 1914 erst dem Verkehr übergeben wurde. Duderstadt büßt in noch stärkerem Maße ein, es liegt jetzt nur an einer ruhig-langsamen Bimmelbahn[48]) und ist mit Göttingen durch eine nicht in sehr hohem Maße zuverlässige Kleinbahn verbunden. Die Stadt Worbis ist noch ungünstiger gestellt. Sie liegt an derselben Strecke wie Duderstadt und hat keine Bahn auszusenden. (Siehe Bevölkerungsbewegung.) Dingelstädt hat an Verkehrsbedeutung weniger verloren, da es der Strecke Gotha—Leinefelde sehr nahe gerückt ist.

Als günstigster Punkt des Eichsfeldes ist Leinefelde zu bezeichnen. Es ist der Eisenbahnknotenpunkt, der Zentralpunkt des Eichsfeldes. Hier führt die Halle—Kasseler Bahn und von ihr zweigen nach drei Richtungen Bahnen ab. Leinefelde steht mit dem Norden, Osten, Süden und Westen und dem Südwesten in Verbindung. Nur dem Nordosten und dem äußersten westsüdwestlichen Teil fehlt die direkte Verbindung.

Schon Ende des 19. Jahrhunderts, als die Eisenbahnen eine gewisse Ausbreitung erfahren hatten, hat man die Erschlossenheit eines Gebietes durch die Eisenbahnen zahlenmäßig festzulegen versucht. Man ist dabei die verschiedensten Wege gegangen. Zunächst wurde die Länge des Schienenweges in Beziehung zur Fläche gesetzt. Dann verrechnete man sie auf 1000 der Bevölkerung und fand in erster als auch in zweiter Methode Zahlen, die wohl klarlegten, wieviel Kilometer Eisenbahnlinie auf 1 qkm entfielen, auch wieviel an nutzbarer Fläche für Landwirtschaft und sonstige Betriebe dadurch verloren gingen, aber über die Erschlossenheit eines Gebietes fand man nur wenig. Das Verdienst einiger Männer wie Tronnier, Kimmel, Hahn u. a. ist es, in dieser Richtung neue Wege gezeigt zu haben. Ihre Ueberlegungen führten zu dem kartographisch darstellbaren Begriff der Eisenbahnferne, die man erhält, indem man die Wegeentfernung der einzelnen Ortschaften von der Bahnstation errechnet und die Ort-

[48]) Die Lokomotive hat eine Läutevorrichtung und vor Wege- und Straßenkreuzungen wird hiermit das Warnungszeichen gegeben.

schaften gleicher Entfernung durch Linien miteinander verbindet[49]). Eine solche Karte läßt sofort die Teile einer Landschaft erkennen, die dem Verkehr günstiger gelegen sind. Als einen weiteren Maßstab für die wirtschaftliche Entfaltung eines Gebietes kann man den Abstand der einzelnen Bahnstationen voneinander benutzen. Denn einige Beziehungen bestehen zwischen der Stationsdichte und der wirtschaftlichen Entwicklung eines Gebietes. Auch das Verhältnis der Bahnstationen zu den Nichtbahnorten erhellt in gewisser Weise die Erschlossenheit. Für unsere Betrachtung sollen alle oben erwähnten Methoden zur Anwendung kommen. Ich möchte hier noch erwähnen, daß bei der Eisenbahnentfernung der Personenverkehr vom Güterverkehr sehr oft zu trennen ist. Denn für den Personenverkehr kommt die Anzahl der Bewohner in derselben nahen oder fernen Zone in Betracht — auch ist der Personenverkehr in der Weise günstiger gestellt, als verschiedene Haltepunkte nur ihm dienen — während bei dem Güterverkehr die Anzahl der Quadratkilometer der einzelnen Zonen eine größere Bedeutung hat. Ein ebenso wichtiges Moment ist noch zu erwähnen: die Zughäufigkeit, die auf den einzelnen Strecken sowohl den Durchgangs- als auch den Lokalverkehr erkennen läßt. In höchstem Maße geben dann die Leistungen der einzelnen Bahnlinien, Personen- wie Güterverkehr betreffend, Aufschluß über den Verkehr. Schließlich gestattet auch die Erscheinung der Züge im Landschaftsbilde, gewisse Schlüsse zu ziehen. Ein D-Zug mit 100 m Länge, ähnliche Personen- und Güterzüge teils mit noch größerer Länge stehen in schroffem Gegensatz zu dem aus der Lokomotive dem Packwagen und 2—3 Personenwagen bestehenden Lokalzug. Die Doppel- oder Eingleisigkeit der Normalspurbahnen (Spur-

---

[49]) Diese Methode des Messens der Entfernung ist genauer als die von Hassert angegebene (Allgem. Verkehrsgeographie, Bln./Lpzg. 1913). Denn bei der Eisenbahnferne kommt es nicht auf die Luftlinienentfernung zwischen Ort und Bahnstation an, sondern der Weg, der in Wirklichkeit zurückgelegt werden muß, um zum Bahnhof zu gelangen, ist in Rechnung zu bringen. Orte, durch deren Gemarkung die Bahn ihren Weg nimmt, die aber selbst keine Bahnstation haben, liegen bei der Unterscheidung in eisenbahnnahe und -ferne Gebiete sehr oft in letzterem. Außerdem kann ein Fluß oder Berg, ein See oder Sumpf die Weglänge vervielfachen. Ist ein solches Hindernis nicht vorhanden, so wirkt ein Weg, der nicht zu allen Zeiten befahrbar ist, oder auf dem nicht beliebige Lasten zu jeder Zeit fortbewegt werden können, in derselben ungünstigen Weise. Die Bahnferne, die in vielen Arbeiten Gegenstand der Erörterung gewesen ist, dürfte also meist zu niedrig angegeben sein. Es lassen sich oft sehr erhebliche Unterschiede feststellen. Es gibt Orte, die durch die Ungunst ihrer Lage sehr oft anderen Bahnstationen zugewiesen werden. Mingerodes Feldflur wird von der Bahn durchfahren, der nächste Bahnhof ist Westerode mit 1,7 km Entfernung; jedoch kommt für Mingerode Westerode als Bahnort kaum in Betracht, jedenfalls viel weniger als Obernfeld, Rollshausen und Duderstadt, die Entfernung beträgt bei Mindergode—Westerode 4,8 km —Obernfeld 3, — Duderstadt 4,0 und Rollshausen 5,0 km. Obernfeld kommt nur für den Personenverkehr in Frage, der Güterverkehr nach Norden wird auf dem Bahnhof Rollshausen erledigt, der Weg zum Bahnhof Duderstadt und Westerode ist bis Duderstadt der gleiche, vom Abzweigungspunkt liegt der Bahnhof Duderstadt 1,2 km, der Bahnhof Westerode 2,1 km entfernt.

weite 143,5 cm) und die Schmalspurbahnen verschiedener Breite (120, 90 und 60 cm) tragen schon äußerlich zur Kenntnis der Erschlossenheit des Gebietes und seiner Wirtschaft mit bei.

Die Länge des Eisenbahnnetzes auf dem Eichsfelde beträgt 215 km. Diese Zahl mag etwas zugunsten des Eichsfeldes verschoben erscheinen, jedoch konnte ich nicht umhin, die Strecke Herzberg—Bleicherode in ihrer Länge vom Rotenberge bis Bischofferode geschlossen zum Eichsfelde zu rechnen. Sie läuft hart an der Grenze her und hat außerhalb des Eichsfeldes auf dieser Teilstrecke nur den Bahnhof Zwinge, zu dessen Einzugsgebiet aber Fuhrbach und Brochthausen vom Eichsfelde gehören. Bei der Strecke Niederhone—Eichenberg habe ich dieselben Gesichtspunkte nicht berücksichtigt, weil diese Strecke nicht wie jene nur dem Lokalverkehr, sondern in der Hauptsache dem Durchgangsverkehr von Norden nach Süden dient. Die Strecke Northeim—Wulften ist mit 6 km dem Eichsfeld zugerechnet, weil sich sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr des Dorfes Lindau von und nach Northeim auf der Station Catlenburg abspielt. Ebenso wird der Bahnhof Wulften von Bilshausen aus besucht, jedoch nur bei Frühzügen (Arbeiter). Nehmen wir nun das Eichsfeld mit rund 1 107 qkm an, so kommen auf 100 qkm Fläche 19,42 km Bahnlänge. Auf 1 000 Einwohner entfallen auf dem Eichsfelde 1,66 km Schienenlänge. Zum Vergleich möchte ich Zahlen von 1890 und 1924 gegenüberstellen.

| 1890 entfielen | auf 100 qkm Fläche | auf 1000 Einwohner |
|---|---|---|
| in Preußen *) | 4,92 km Bahnlänge | 0,88 km Bahnlänge |
| in der Prov. Hannover *) | 5,96 „ „ | 1,01 „ „ |
| in der Prov. Sachsen *) | 9,25 „ „ | 0,91 „ „ |
| im Reg. Bez. Hildesheim *) | 10,91 „ „ | 1,23 „ „ |
| im Reg. Bez. Erfurt *) | 8,21 „ „ | 0,67 „ „ |
| im Eichsfelde **) | 12,01 „ „ | 1,13 „ „ |
| 1924 entfielen | | |
| in Preußen ***) | 11,4 „ „ | 0,88 „ „ |
| in der Prov. Sachsen ***) | 12,4 „ „ | 0,95 „ „ |
| in der Prov. Hannover ***) | 9,1 „ „ | 1,11 „ „ |
| im Eichsfelde ****) | 19,4 „ „ | 1,66 „ „ |

Vergleicht man die Zahlen der beiden Tabellen, so tritt die Anzahl von Kilometern auf 1 000 Einwohner zurück gegenüber der relativ hohen Flächendichte. Es ist das Eichsfeld ein bedeutend dichter bevölkertes Gebiet

*) Entnommen der Statistik der Eisenbahnen 1890
**) Errechnet auf Grund der Angaben in der Statistik der Eisenbahnen 1890.
***) Entnommen der Statistik der Eisenbahnen 1924.
****) Errechnet auf Grund der Angaben daselbst.

als die Vergleichsgebiete. Weitere Schlüsse lassen sich jedoch aus diesen Vergleichszahlen nicht ziehen, weil Gebiete mit einander verglichen werden, die an sich viel größer als das Eichsfeld sind und in ihren Teilen so sehr verschiedenartig zusammengesetzt, daß man sie in keine engere Beziehung zum Eichsfeld bringen kann. Aus beiden Beziehungen sowohl zur Fläche als auch zur Volksdichte läßt sich aber schließen, daß in den Jahren 1890—1914 der Eisenbahnbau auf dem Eichsfelde sehr gefördert wurde. Während der Kriegszeit und nach der Kriegszeit sind Eisenbahnen nicht mehr gebaut.

Das Eichsfeld hat 58 Bahnorte. Bei dieser Zahl sind Siedlungen mit eingerechnet, die nicht zum Eichsfeld als solchem gehören, die aber sowohl Personen- als auch Güterverkehr von ihm anziehen. Bezieht man die Anzahl der Bahnstationen auf die Fläche, so ergibt sich im Durchschnitt für eine Bahnstation ein Einzugsgebiet von 18,8 km. Wenn man die Zahl der Ortschaften mit 155 annimmt [50]), so ergibt sich daraus für die Bahnstationen ein Prozentsatz von 37,42. Also über 1/3 aller Ortschaften hat eine Bahnstation, seien es nun Bahnhöfe mit Personen- und Güterverkehr oder nur Haltepunkte für den Personenverkehr. 2,67 Ortschaften entfallen auf einen Bahnhof. Berücksichtigt man, daß die Entfernung der einzelnen Bahnorte vom Bahnhof im Durchschnitt 600 m beträgt, so kann man wohl behaupten, daß das Eichsfeld in dieser Beziehung recht günstig gestellt ist. Die Eisenbahnferne der übrigen Ortschaften übersteigt die 10 km-Grenze nicht. Diese Tatsache hat mich veranlaßt, von der üblichen Einteilung in eisenbahnnahe- und -ferne Gebiete abzusehen, erstere bis 5, letztere mit mehr als 5 km Entfernung. Die eisenbahnnahen Punkte teile ich noch einmal in solche, die bis 3 km entfernt sind und in solche, die einen Weg von 3—5 km haben. Bei ersteren kann man die Dauer einer Fahrt (Hin-, Rückfahrt und Aufenthaltszeit) mit zwei Stunden annehmen. Häufig werden die Fahrten zur Mittagszeit gemacht und in der Abwicklung der Tagesarbeit tritt keine größere Verzögerung ein. Von einem Fußgänger ist die Strecke in einer Stunde zurückgelegt. In dieser 3 km-Zone wohnen 59,5 % der Bevölkerung und liegen 52,3 % der Gesamtfläche. Meine Einteilung dürfte aus obigen Gründen wohl berechtigt sein, andererseits ist die übliche Einteilung auch dadurch beibehalten, daß die Orte von 3—5 km leicht zu der näheren Zone hinzugezogen werden können. Es handelt sich also nur um eine nochmalige Teilung der eisenbahnnahen Zone, was der Größe des gewählten Betrachtungsgebietes auch eher angepaßt ist und mehr gerecht wird. Der weitaus größte Teil an Einwohnern und Fläche liegt in dieser 3 km-Zone. Den Einfluß auf die Entwicklung dieser Zone erkennt man am besten aus der Bevölkerungsbewegung (s. Tabellen). Auch die Orte der zweiten Zone nehmen mit 26,8 % der Gesamtfläche und 24,5 % der Einwohnerzahl noch teil an der relativ günstigen Verkehrslage, während nur 20,9 % der Fläche und 16 % der Einwohner auf das eisenbahnferne

---

[50]) Die Gutsbezirke, Kloster- und Burgsiedlungen sind dabei nicht als selbständige Siedlungen betrachtet, sondern ihren Verwaltungsbezirken (meist den nächstgelegenen Siedlungen) zugeteilt.

Gebiet entfallen. Die Verkehrslage der Siedlungen ist als durchaus günstig zu bezeichnen.

Die Ergebnisse der Berechnung der Eisenbahnferne habe ich tabellarisch zusammengefaßt. Bei der Abgrenzung der einzelnen Zonen sind die Gemarkungsgrenzen der betreffenden Gemeinden verwandt. Hierbei war eine Schwierigkeit aus dem Wege zu räumen. Es sind verschiedene Ortschaften da, deren Güterverkehr von diesem, deren Personenverkehr von jenem Bahnhof angezogen werden. Bei einzelnen Orten (z. B. Lindau, Breitenberg, Fretterode) liegt sogar eine verschiedene Verkehrsorientierung vor. Ich habe mich bemüht, dieser Bifurkation des Verkehrs auf Grund meiner persönlichen Erfahrungen und Erkundigungen gerecht zu werden, einerseits dadurch, daß ich die mittlere Entfernung angenommen habe oder andererseits dadurch, daß ich einen gewissen Prozentsatz der Fläche der nächsthöheren oder nächstniedrigeren Zone zugeteilt habe.

Der durchschnittliche Abstand der Eisenbahnstationen des Eichsfeldes beträgt 3,7 km. Der absolut-größte Abstand ist auf den Durchgangsstrecken Halle—Kassel, Bebra—Göttingen mit je 7 km. Am kleinsten ist der Abstand auf einigen Lokalstrecken mit weniger als 2 km. Diese Minimalentfernung ist teilweise dadurch entstanden, daß zwischen zwei Bahnhöfen später ein Personenhaltepunkt eingelegt wurde (zwischen Westerode und Rollshausen-Obernfeld). Nach Kimmel[51]) hat Gesamtbayern im Jahre 1910 eine durchschnittliche Stationsentfernung von 5,27 km. Auf das siedlungsreiche, gewerbliche Nordbayern kommen 4,36 km, während das dünnbevölkerte siedlungsarme, vorwiegend landwirtschaftlich eingestellte Südbayern einen durchschnittlichen Abstand von 7,51 km aufweist.

| Linie | Länge in km | Zahl der Stat. | Abstand | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Durchschnittl. | Größter | Kleinster |
| Halle—Cassel | 47 | 11 | 4,70 | 7,1 | 2,2 |
| Bebra—Hannover | 14 | 4 | 4,66 | 6,9 | 2,3 |
| Leinefelde—Treysa | 41 | 11 | 4,1 | 6,3 | 2,0 |
| Northeim—Herzberg | 28 | 6 | 5,6 | 8,2 | 2,9 |
| Leinefelde—Mühlhausen | 28 | 7 | 4,67 | 8,9 | 1,0 |
| Wulften—Leinefelde | 40 | 13 | 3,34 | 5,9 | 1,8 |
| Herzberg—Bleicherode | 27 | 8 | 3,85 | 5,1 | 1,8 |
| Heiligenstadt—Schwebda | 32 | 10 | 3,55 | 4,8 | 1,9 |
| Mühlhausen—Treffurt | 7 | 3 | 3,50 | 4,1 | 2,9 |
| Duderstadt—Göttingen | 10 | 3 | 3,6 | 4,4 | 2,9 |

[51]) Kimmel: Eisenbahngeographisches aus Bayern in „Geographische Mitteilungen zu Gotha" 1913.

Bei der in der Tabelle angegebenen Länge sind nur die Strecken auf dem Eichsfelde und an seinem Rande berücksichtigt. Der durchschnittliche Abstand auf den Durchgangsstrecken beträgt 5 km (5,6, 4,7, 4,7). Er vermindert sich proportional mit der geringeren Bedeutung der Strecke als solcher und steht bei den Lokalbahnen hinter dem Gesamtschnitt zurück. Der verhältnismäßig große Abstand auf der Strecke Northeim—Herzberg ist einmal durch das schmale Rhumetal bedingt und zweitens durch den Rotenberg, der dieser Strecke von Wulften bis Herzberg nur das unmittelbare Harzvorland, auf der Nordseite gelegen, zuweist. Es sind geographische Faktoren, die sich geltend machen in der Entfernung der Bahnstationen voneinander, wenn auch nicht verkannt werden darf, daß bei den Durchgangslinien die Gesichtspunkte der Wirtschaft des großen Raumes und ihre Verknüpfung die Hauptursache des größeren Abstandes gebildet haben.

Das Betrachtungsgebiet ist, wie schon erwähnt, eine wirtschaftliche Einheit, und eine Trennung in industrielle, gewerbliche und landwirtschaftliche Gebiete, wie sie Kimmel [52]) für Bayern festgestellt hat, läßt sich nicht vornehmen. Andere Gesichtspunkte als die obigen können nicht angeführt werden.

Die Zugehörigkeit ist auf den Durchgangsstrecken naturgemäß größer als auf den Lokalstrecken, wenigstens für ein zum größten Teil landwirtschaftlich eingestelltes Gebiet. Zu den Personenzügen, die dem Lokalverkehr dienen, treten eine Reihe von D-Zügen, Eilzügen und beschleunigten Personenzügen, die für den Durchgangsverkehr bestimmt sind. Auf der Strecke Halle—Kassel (Eichenberg—Bleicherode) verkehren täglich 3 D-Zugspaare und 6 Personenzugspaare; außerdem fährt ein D-Zug in Richtung Berlin und zwei beschleunigte Personenzüge in der Richtung Kassel, von denen der eine von Chemnitz kommt. Ein beschleunigter Personenzug nimmt in Eichenberg seinen Anfang und fährt über Leinefelde nach Gera. Die Orientierung geschieht also nach beiden Richtungen in gleicher Weise.

Auf der Strecke Bebra—Göttingen verkehren ebenfalls 6 Personenzug- und 3 D-Zugpaare. In der Richtung Bebra fährt außerdem 1 D-Zug und 1 beschleunigter Personenzug, so daß es den Anschein erweckt, als ob hier eine stärkere Südorientierung vorläge. Es ist das auf die Teilung der Hauptstrecke Hannover—Frankfurt a. M. zurückzuführen, die bis Göttingen nur einen Weg benutzt, von hier aus eine Hauptlinie über Dransfeld nach Kassel abzweigt, und die zweite Hauptlinie sich wiederum in Eichenberg teilt in die Richtung nach Kassel und nach Bebra. Dem Mehr von 2 Zügen in Südrichtung entspricht eine größere Anzahl nordwärts fahrender Züge auf den anderen Hauptstrecken, die sich in Göttingen vereinen.

Auf den Durchgangsstrecken zweiter Ordnung verkehren keine D-Züge. So fahren auf der Strecke Leinefelde—Gotha 1 und auf der Strecke Northeim—Nordhausen 2 beschleunigte Personenzugpaare. 7 Personenzugpaare

---

[52]) Kimmel a. a. O.

verkehren auf der Strecke Leinefelde—Gotha. Die Strecke Northeim—Nordhausen muß zerlegt werden in die beiden Teilstrecken Wulften—Northeim und Wulften—Herzberg. Hier verkehren 5 Personenzugpaare, während dort 7 Paare den Verkehr bewältigen. Sonnabends verkehren 8 Züge von Northeim nach Wulften. Von Wulften, dem Anschlußpunkt der Eichsfelder Querbahn, orientiert sich der Verkehr nach dem Westen (Göttingen, Hildesheim, Hannover und nach Westdeutschland).

Auf der Eichsfelder Querbahn erreicht der Verkehr noch eine Häufigkeit von 6 Zugpaaren auf der nördlichen Teilstrecke; auf der südlichen Teilstrecke verkehren nur 5 Paare, weil hier ein ausgedehntes Hinterland fehlt.

Im Osten des Eichsfeldes wird das Verkehrsbedürfnis durch die Herzberg—Bleicheröder Bahn mit 3 Zugpaaren befriedigt. Von Bischofferode nach Bleicherode verkehren 5 Zugpaare, bedingt durch die Beförderung der in der Kaliindustrie tätigen Arbeiter.

Die Strecke Leinefelde—Schwebda (Kanonenbahn) wird täglich von 4 Zugpaaren befahren. Außerdem verkehrt Sonnabends und Sonntags ein Personenzug in der Richtung Schwebda. Von Heiligenstadt nach Schwebda fahren täglich 2 Züge, am Sonnabend 3 und in umgekehrter Richtung ebenfalls nur 2 Züge. Das westliche Obereichsfeld zeigt den schwächsten Verkehr. Die Gründe hierfür sind in der Stellung der Landwirtschaft zu suchen, die hier dem Boden nur wenig Erträge abringt, und ein größeres Verkehrsbedürfnis infolgedessen nicht vorhanden ist. Die Strecke Mühlhausen—Treffurt dient ebenfalls nur dem Lokalverkehr und 3 Zugpaare genügen, um ihn zu bewältigen. Leider wurde mir von der Reichsverwaltung nicht die Zahl der beförderten Personen nach den einzelnen Richtungen mitgeteilt. Aus diesen Zahlen hätte man eine genauere Verkehrsorientierung feststellen und die Gründe dafür aufdecken können.

Das Eichsfeld besitzt keinen zentralen Punkt, weder in verwaltungstechnischer Hinsicht noch in wirtschaftlicher Beziehung. Eine Isochronenkarte für das Eichsfeld als Ganzes ist damit eine Unmöglichkeit. Außerhalb des Gebietes einen Hauptanziehungspunkt (Hannover oder Kassel) herauszugreifen und ihn als Mittelpunkt zu verwenden, ist ebenfalls ohne Wert, da infolge der engen Begrenzung unseres Gebietes wesentliche Unterschiede nicht herauskämen. Ein Bild von der Verkehrslage einzelner Orte gibt der Umwegskoeffizient, wenn er auch die absolute Entfernung nicht anzeigt. Als einen wichtigen Punkt für das Eichsfeld dürfen wir Göttingen betrachten (Universität, Kliniken, Arbeitsmöglichkeit, Landgericht). In Bezug auf Göttingen beträgt der Umwegskoeffizient für Duderstadt über Northeim 147,8 %, über Leinefelde 195,7%. Die Kleinbahn Duderstadt—Göttingen fährt zwar, kommt aber wegen vorkommender Unregelmäßigkeiten weniger in Frage. Für Seeburg ist der Umwegskoeffizient 273,3%. Es wird von hier aus jedoch der Weg nach Ebergötzen vorgezogen und die Autolinie benutzt für den Personenverkehr, und die Güterbewegung findet auf der Achse statt. Für Hilkerode stellen wir einen Umwegskoeffizienten von 130,8 % fest. Für Heiligenstadt beträgt er

54,5 %, für Dingelstädt — 73,2 %, für Heyerode— 97,9 %, für Lengenfeld — 57,5 %.—

Heiligenstadt, ebenso Duderstadt und Worbis als Hauptstädte der Kreise gleichen Namens, als Sitz der Amtsgerichte, der Landratsämter und Finanzstellen erheben Anspruch auf größere Bedeutung. Hier kommt jedoch meist der Fußgänger- und Radfahrerverkehr in Betracht. Wenn auch größere Umwege gemacht werden müssen, so erreichen sie fast nie mehr 50 % des Weges. Der Bahnverkehr spielt hier deshalb eine weniger große Rolle, weil in der Stadt Geschäfte zu erledigen sind, die nicht über die Zeit verfügen lassen (Amtsgerichte usw.), und man beim Bahnverkehr an dieselbe gebunden ist.

Der Umwegskoeffizient zeigt die Gunst oder Ungunst der Verkehrsverbindung verschiedener Orte miteinander. Mag ein Ort auch Bahnstation sein (Duderstadt), so ist die Verkehrslage dennoch als ungünstig zu bezeichnen.

Was die Häufigkeit anbetrifft, tritt der Güterverkehr hinter den Personenverkehr zurück. Auf den Hauptdurchgangslinien verkehren im Durchschnitt 4 Güterzüge, auf den Lokalbahnen 2 Paare. Diese Zahlen ändern sich jedoch je nach der Absatz- und Empfangsperiode der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und der Industrieprodukte. In den folgenden Uebersichten sind die Bahnorte des Eichsfeldes von Bodmann [53]) willkürlich herausgegriffen.

Gesamtgüterverkehr in to.

| Station. | Versand. | | | Empfang. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1895 | 1913 | 1919 | 1895 | 1913 | 1919 |
| Bernterode | — | 88 094 | 87 794 | — | 43 489 | 38 340 |
| Niederorschel | 3043 | 4 598 | 2 640 | 11 294 | 16 322 | 6 817 |
| Uder | 8527 | 7 288 | 3 250 | 4 582 | 10 492 | 4 095 |
| Arenshausen | 9608 | 17 434 | 7 238 | 6 024 | 12 622 | 5 067 |
| Bilshausen | 589 | 5 013 | 5 207 | 1 286 | 6 938 | 3 695 |
| Gieboldehausen | 3006 | 4 675 | 6 463 | 5 041 | 7 183 | 3 546 |
| Westerode | 587 | 5 686 | 3 342 | 3 432 | 8 162 | 3 050 |
| Teistungen | 849 | 19 741 | 15 117 | 1 457 | 8 390 | 3 577 |
| Worbis | 913 | 4 880 | 5 900 | 3 587 | 18 275 | 11 917 |
| Dingelstädt | 1328 | 3 285 | 2 447 | 7 900 | 15 720 | 10 025 |
| Kalteneber | — | — | 3 601 | — | — | 1 072 |
| Fürstenhagen | — | — | 803 | — | — | 56 |
| Dieterode | — | — | 218 | — | — | 426 |

[53]) Bodmann, die Landwirtschaft des Eichsfeldes, Würzburg 1921.

Versand in to.

| Station. | Kartoffeln. | | | Rüben. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1895 | 1913 | 1919 | 1895 | 1913 | 1919 |
| Niederorschel | 124 | 385 | 581 | 667 | 415 | 80 |
| Uder | — | — | — | — | 635 | 169 |
| Arenshausen | 398 | 69 | 163 | 1711 | 4086 | 1583 |
| Bilshausen | 153 | 223 | 1436 | 112 | 316 | 216 |
| Gieboldehausen | 198 | 445 | 1776 | 1239 | 1987 | 1201 |
| Westerode | — | 154 | 773 | 735 | 2037 | 867 |
| Teistungen | — | — | — | 125 | 1501 | — |
| Worbis | — | 34 | 80 | 62 | 116 | — |

Viehverkehr in Stückzahl.

| Station. | Versand. | | | Empfang. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1895 | 1913 | 1919 | 1895 | 1913 | 1919 |
| Bernterode | — | 40 | 139 | — | 173 | 28 |
| Niederorschel | 1409 | 1253 | 368 | 5125 | 3183 | 12 370 |
| Uder | 236 | 349 | 49 | 144 | 908 | 550 |
| Arenshausen | 233 | 963 | 92 | 47 | 297 | 145 |
| Bilshausen | 6 | 268 | 232 | 114 | 170 | 29 |
| Gieboldehausen | 250 | 985 | 207 | 74 | 126 | 6 |
| Westerode | 298 | 1629 | 107 | 89 | 307 | 293 |
| Teistungen | 66 | 324 | 3 | 18 | 25 | — |
| Worbis | 51 | 118 | 117 | 81 | 2421 | 148 |
| Dingelstädt | 68 | 343 | — | 194 | 1498 | 527 |

Getreideversand in to.

| Station. | 1895 | 1913 | 1919 |
|---|---|---|---|
| Niederorschel | 423 | 988 | — |
| Uder | 363 | 714 | 672 |
| Arenshausen | 468 | 1497 | 517 |
| Bilshausen | — | 399 | 336 |
| Gieboldehausen | 122 | 4995 | 716 |
| Westerode | — | 555 | 183 |
| Teistungen | 211 | 527 | 311 |
| Worbis | 196 | 785 | 753 |

Der Versand des Getreides auf der Eisenbahn ist in den letzten Jahren zurückgegangen, weil durch die Einrichtung großer Kornhäuser Absatzinstitute geschaffen sind und das Getreide von deren Lastkraftwagen von

den Erzeugern abgeholt wird. Ferner wird es von Händlern aufgekauft und gegen ein Aufgeld vom Verkäufer zur Bahnstation gebracht. Selten wird das Getreide in die Mühlen gebracht oder von hier abgeholt. Die Gutsbetriebe und größeren Bauernbetriebe mit gutem Ackerboden, besonders in den beiden Flußtälern, bauen Rüben. Als Absatzorte für das Untereichsfeld kommen die nahegelegenen Zuckerfabriken in Northeim und Nörten in Frage. Die geernteten Rübenmengen des Mittel- und Obereichsfeldes finden ihren Absatz in den zahlreichen Zuckerfabriken Magdeburgs und teilweise auch in Nordhausen. Kartoffeln führt das Eichsfeld in großen Mengen aus, besonders das fast rein landwirtschaftlich eingestellte Untereichsfeld. Kleinere Mengen gehen vom Erzeuger unmittelbar an den Verbraucher über. Vom Lande werden die Kartoffeln in die Stadt gefahren. Das Untereichsfeld liefert selbst zum Harz Kartoffeln, um das Bedürfnis der Berg- und Holzarbeiter zu befriedigen. Diese Kartoffeln werden meist auf der Achse befördert. Der Viehverkehr auf der Bahn dient in der Hauptsache der Auffüllung der Bestände der Händler, die das Vieh an die Landwirte absetzen oder von diesen aufkaufen. Das Untereichsfeld führt auch eine Menge Kleinvieh aus, besonders Ferkel.

| Station | Getreide. Empfp. to. | Getreide. Vers. to. | Stroh. Empf. to. | Stroh. Vers. to. | Rüben. Empf. to. | Rüben. Vers. to. | Kartoffeln. Empf. to. | Kartoffeln. Vers. to. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1. April 1895 — 31. März 1896. | | | | | | | |
| Bilshausen | — | — | — | — | 30 | 107 | — | 291 |
| Gieboldehausen | — | 122 | — | — | 630 | 1239 | — | 198 |
| Rollshausen | — | 123 | — | — | — | — | 2 | 187 |
| Westerode | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Duderstadt | 343 | 489 | — | — | 872 | 216 | — | — |
| Rhumspringe | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 1. April 1913 — 31. März 1914. | | | | | | | |
| Bilshausen | 127 | 399 | — | 253 | — | 316 | 36 | 223 |
| Gieboldehausen | 355 | 755 | — | 330 | — | 1987 | 52 | 455 |
| Rollshausen | 20 | 460 | — | 263 | — | 380 | 5 | 411 |
| Westerode | 6 | 555 | — | 364 | 10 | 2037 | — | 154 |
| Duderstadt | 455 | 1212 | — | — | 15 | 851 | 196 | 248 |
| Rhumspringe | — | — | — | — | — | — | 20 | 186 |
| | 1. April 1920 — 31. März 1921. | | | | | | | |
| Bilshausen | 1 | 179 | — | — | — | 293 | — | 1269 |
| Gieboldehausen | 39 | 368 | — | — | — | 939 | 12 | 1664 |
| Rollshausen | — | 238 | — | 128 | — | — | 11 | 1737 |
| Westerode | — | — | 40 | 242 | — | 914 | — | 1047 |
| Duderstadt | 76 | 538 | — | — | — | 350 | 181 | 174 |
| Rhumspringe | — | — | — | — | — | — | 5 | 702 |

Die Tabelle des Versandes und Empfanges von landwirtschaftlichen Produkten des Kreises Duderstadt lehrt uns folgendes: In dem Jahre 1895/96 steht der Rübenversand und -Empfang an erster Stelle. Der Grund dafür ist die Zuckerfabrik in Duderstadt, die 1884 eröffnet wurde. Der Zuckerrübenanbau war in dieser Zeit für die nächste Umgebung lohnend wegen der guten Absatzmöglichkeit. Wenn nach der Einstellung der Fabrik wegen Unrentabilität der Versand 1913/14 dennoch zunimmt, so ist zu sagen, daß die vorher von den nächsten Dörfern (Werxhausen, Westerode, Obernfeld u. a.) gebauten Rüben, die auf der Achse nach Duderstadt gebracht wurden, jetzt dem Bahnverkehr übergeben werden mußten. Der Rückgang 1920/21 geschieht zugunsten der Kartoffeln, die anfangs nur wenig auf die Bahn geliefert wurden. Die Bahn war erst einige Jahre im Betriebe und die Traditionen des Handels hielten die alten Beziehungen noch aufrecht. In der Nachkriegszeit hat dann die Kartoffelausfuhr ihren Höhepunkt erreicht. Der Grund dafür ist wohl in der erhöhten Produktion zu suchen, hervorgerufen durch die bis zum äußersten gesteigerte künstliche Düngung. Für Kartoffeln ist Gieboldehausen und besonders Rollhausen Hauptausfuhrstation. Der Getreideversand hat seinen höchsten Stand erreicht 1913/14. Vorher wurde der Ueberschuß an Getreide auf der Achse oft tageweit befördert. Der Rückgang der Getreidebeförderung auf der Bahn nach dem Weltkriege ist auf den erhöhten Lastkraftwagenverkehr zurückzuführen, der im Laufe der Zeit noch mehr an sich ziehen wird.

Die Eisenbahnen haben ihren Einfluß auf die Veränderung der Ortsform in derselben Weise ausgeübt wie die Straßen. Ebenso sind sie auf das Ortsbild nicht ohne Wirkung geblieben. Wie bei den Straßen, so finden wir auch bei den Eisenbahnen die Anziehungskraft, die auf die Siedlungen ausgeübt wird. Man sucht die Siedlung dem Bahnhof näherzubringen. Diese Erscheinung zeigen sowohl Städte als auch Dörfer.

Bei Heiligenstadt spricht die Oberflächengestaltung für ein Erweitern auf dem linken Leineufer; da aber die Eisenbahn auf dem rechten Ufer verläuft, findet sich ein Häuserkomplex in der Nähe des Bahnhofes, trotz der Ungunst der Geländegestaltung. Die Häuser sind hier terrassenförmig an einem steilen Bergabhang aufgebaut. Bei Duderstadt, das seine ursprüngliche Form noch bis in die jüngste Zeit bewahrt hatte, läßt sich der Einfluß noch deutlicher feststellen. Zu den vier Toren der Stadt (Wester-, Stein-, Oberes- und Neues Tor) tritt ein neuer Durchbruch des Walles zum Bahnhof hin. Bis zur Eisenbahnzeit hatte man sich nur in geringer Entfernung von der Unterkirche angesiedelt. Erst seit Anschluß der Stadt an die Eisenbahn Wulften—Duderstadt wurde die Bahnhofsstraße gebaut. Zu der inneren Stadt, die durch viele Brände, besonders in jüngster Zeit (1852, 1911, 1915) ihr charakteristisches mittelalterliches Gesicht teilweise eingebüßt hat, tritt der äußere Stadtteil besonders im Südwesten zum Bahnhof hin und im Nordwesten an der Hauptdurchgangsstraße entlang. Worbis hat sich sehr wenig entwickelt, weil der in 5 km Entfernung gelegene wichtige Eisenbahnknotenpunkt Leinefelde seine Anziehungskraft zu Ungunsten von Worbis ausgeübt hat. Bei der Stadt Dingelstädt dagegen treffen wir wieder auf eine ähnliche Erscheinung wie bei Duderstadt.

Das Gelände bot keine Schwierigkeit zur Orientierung zum Bahnhof, und die Stadt, die ursprünglich 1 km vom Bahnhof entfernt lag, ist jetzt an diesen herangewachsen.

Auch die ländlichen Siedlungen lassen die Wirkung des Bahnhofes erkennen. Die Linienführung der Eisenbahn zwang sehr oft wegen der Einhaltung des kleinst-zulässigen Kurvenradius zur Anlage des Bahnhofes in entsprechender Entfernung, und alle Orte mit Bahnstation zeigen das Bestreben, sich dem Bahnhof möglichst zu nähern. Besonders charakteristisch ausgeprägt ist diese Tendenz bei den Orten Gieboldehausen, Bilshausen und Westerode auf dem Untereichsfelde. Wintzingerode, Uder, Niederorschel, Bernterode und Birkungen sind für das Mitteleichsfeld zu nennen, während auf dem Obereichsfelde Küllstedt und Heyerode diese Eigenschaft am stärksten zeigen. Selbst Nichtbahnorte erweitern sich zur Bahnstation hin, wenngleich diese Erscheinung gegenüber den Bahnorten nicht so deutlich erkennbar ist (Germershausen und Martinfeld).

Das Ortsbild ist ebenfalls wesentlich verändert. Hier ist festzustellen, daß man in der Nähe des Verkehrspunktes stets die neuesten Häuser findet. Jedoch in weit größerem Maße als der Mensch orientiert sich seine Wirtschaft zum Bahnhof hin. Der größere Verkehr in der Nähe der Bahnhöfe bedingt die Erscheinung der Gastwirtschaften. Ferner werden Fabriken, Verwaltungsgebäude, Lagerschuppen, ja selbst Ziegeleien anzogen, und sehr oft wandert damit der Schwerpunkt der Siedlung in die Nähe des Verkehrsmittelpunktes. Hierfür seien die Orte angeführt, bei denen diese Erscheinung besonders hervortritt. Duderstadt (Feilenfabrik, Lumpenfabrik, Schlachthaus), Westerode (Ziegelei, Konsumgenossenschaft, Molkerei, Getreidelager), Leinefelde (Gasthöfe, Leder- und Fellehandlungen, Senffabrik), Rollshausen (Kohlenschuppen, Zigarrenfabrik, Ziegelei).

Schließlich ist noch von Bedeutung für die Veränderung des Ortsbildes das allmähliche Abnehmen des Frankenhauses. An die Stelle des Fachwerkbaues tritt der Bau der massiven Häuser aus roten Backsteinen. Nur dadurch, daß durch die Verkehrsverhältnisse eine Absatzmöglichkeit geschaffen und gefördert wurde, ist die Existenz der zahlreichen Ziegeleien, besonders auf dem Untereichsfelde (Lehm, Sand und Ton) zu erhalten [54]). Diese liefern Steine, und es läßt sich feststellen, daß in Orten nahe einer Ziegelei die Häuser mit ihren weißgetünchten Wänden und ihrem dunklen und schwarzen Gebälk stärker zurücktreten als in Orten die in größerer Entfernung von einer Ziegelei liegen.

Mit Orientierung des Handels und der Industrie zum Bahnhof hin (auch zum Bahnort) haben wir einen zweiten sehr wichtigen Punkt schon berührt, den

## Einfluß des Verkehrs auf die Wirtschaft.

---

[54]) Hätten die Ziegeleien nur den Bedarf des Eichsfeldes zu decken, würde sehr bald eine Uebersättigung dieses Baumaterials eintreten.

H. Engelmann [55]) beschäftigt sich mit der Entwicklung der Wirtschaft des Kreises Worbis und stellt dabei Vergleiche mit dem Gesamteichsfeld an. An einzelnen Stellen seiner Arbeit streift er auch den Einfluß des Verkehrs, und deshalb will ich seine Ausführungen hier kurz zusammenfassen. „Der Hauptteil der Bevölkerung ernährt sich von der Landwirtschaft, doch gab es Zeiten, wo $^2/_5$ der Bevölkerung von Hausindustrie lebten, fast $^1/_5$ entfällt auf das Hausiergewerbe und sonstigen Handel. Das Gedeihen oder Zurückgehen des einen oder des anderen Erwerbszweiges entspricht der jeweiligen Konjunktur.

Der Hafer blieb bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts in seiner Anbaufläche hinter der des Roggens nicht weit zurück. Eisenbahnen gab es noch nicht, die wichtigsten Reichsstraßen berührten den Kreis, und so war ein großer Pferdeverkehr und Pferdebestand nötig [56]). Der Rübenbau konnte nur bestehen wegen der eingerichteten Bahnlinie Wulften—Duderstadt, er bot vielen Leuten in der Heimat Beschäftigung." Aus Regels „Thüringen" entnehmen wir: Auf dem Eichsfeld, dem Hauptsitz der Leinenweberei in Thüringen, gelangte dieselbe bereits im Anfang des 16. Jahrhunderts zu einiger Entwicklung, als die Hauptmasse des hanseatischen Handels über das Eichsfeld ging. Sie verfiel aber mit dem Hansabund und erlosch mit dem Dreißigjährigen Kriege fast ganz. Nach dem amerikanischen Freiheitskriege, der das Rohmaterial für die Baumwollindustrie abschnitt, gelangt dann die Leinenweberei zu hoher Blüte; allein im Kreise Worbis waren etwa 10 000 Webstühle im Gange und dieselbe Anzahl Menschen widmete sich der Leinenindustrie. Aber die Freiheitskriege (1815) nahmen dem Eichsfelde das Absatzgebiet, besonders Spanien, und die Leinenweber mußten sich anderen Erwerbszweigen zuwenden. So bestanden 1861 im Kreise Worbis nur noch 39 Webstühle im Haupt- und 146 im Nebenerwerb.

Wir konnten also einen dauernden Wechsel der Beschäftigung der Bevölkerung feststellen. Je mehr sich die Weberei ihrem Ende zuneigte, desto reger wurde das Hausiergewerbe betrieben, und seit die Eisenbahn fast alle Gebiete des Eichsfeldes dem Verkehr nähergebracht hat, hat sich auch eine heimische Industrie entwickeln können. Der Einfluß der Landstraßen auf die wirtschaftliche Entwicklung ist nicht sehr bedeutend gewesen. Vielmehr haben in der Straßenzeit politische Einflüsse die Hauptrolle gespielt. Aber mit der Zeit der Eisenbahnen änderte sich die Bedeutung der einzelnen Orte je nach der Lage zum Verkehr, und der Einfluß auf die Entwicklung und Veränderung der Wirtschaft ist sehr deutlich zu erkennen. Die Landwirtschaft tritt in den Eisenbahnorten zurück, während sie in den eisenbahnfernen Gebieten fast rein erhalten bleibt. Die Industrie drängt sich in die Nähe der Eisenbahn, und das Hausiergewerbe nimmt wegen der besseren Verkehrsmöglichkeit ab zugunsten der Wanderarbeit. Die

---

[55]) Engelmann, Die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Worbis (Eichsfeld) (Wirtschaftl. Monographie. Halle 1904).

[56]) Wenn die Anbaufläche des Hafers heute der des Roggens gleichkommt, so ist das nur auf die größere Ertragsfähigkeit auf dem Eichsfelder Boden zurückzuführen.

„fahrenden Händler" greifen zu einem anderen Beruf, weil ihnen die Eisenbahn jetzt die Möglichkeit bietet, häufiger, ja fast jeden Sonntag in die Heimat zu fahren. Die Zahl der in die Fremde Gehenden — damit sind die Leute gemeint, welche während des größten Teils des Jahres, vom Frühjahr bis zum Spätherbst, als Handwerker und Arbeiter außerhalb ihr Brot verdienen — betrug um 1880 noch 18—19 000. Diese Zahl ist gewaltig zurückgegangen, wenn sie auch trotzdem noch sehr bedeutend ist. Auf einer Tagung der Gewerbetreibenden des Eichsfeldes in Leinefelde im Februar 1927 wurde die Zahl mit 6 000 angegeben. Das ist jedoch nur die Anzahl der im besten Alter stehenden Männer. Die Zahl der Mädchen, die zum Rübenroden in die Magdeburger, Braunschweiger und Hildesheimer Gegend und zum Spargelstechen in die sandigen Gegenden Braunschweigs gingen, war um die Jahrhundertwende noch viermal so groß als heute, wo sie mit 12—1 500 nicht zu hoch gegriffen ist[57]). 5—6 % der Bevölkerung sind also auf die Fremde angewiesen.

Der Eisenbahnverkehr bedingte sowohl auf dem Ober- als auch auf dem Mittel- und Untereichsfelde den Rübenbau. Für das Obereichsfeld kamen jetzt die Zuckerfabriken Magdeburgs und Nordhausens in schnell erreichbare Nähe. Auf dem Untereichsfelde wurde 1884 eine Zuckerfabrik eröffnet und der Wirtschaft damit ein neues Betätigungsfeld gezeigt. Die günstige Lage Duderstadts zu seiner näheren Umgebung trug sehr wesentlich zur Errichtung der Fabrik bei. Eine weitere Industrie fand erst Eingang mit der Eisenbahn: die Zigarrenindustrie. In Duderstadt, Worbis und Heiligenstadt bestanden zwar schon derartige Fabriken, aber mit der Eisenbahn hat das Eichsfeld auf vielen Dörfern kleinere und größere Fabriken errichten können, die namentlich der weiblichen Bevölkerung Beschäftigung bieten. Ihre Zahl beträgt 32 mit rund 2 000 Arbeitern und Angestellten. Manche andere Industriezweige verdienen außerdem erwähnt zu werden, die mit Maschinen betriebene Weberei in Heiligenstadt, Kaffeerösterei ebenda, Brauerei in Worbis und Duderstadt. Jedoch sind diese Industriezweige nicht so sehr abhängig vom Verkehr und seinen Wegen als von volkswirtschaftlichen Faktoren. Aber noch zwei andere Zweige der Industrie stehen in engstem Zusammenhang mit der Verkehrslage, den Verkehrswegen und dem Anschluß an dieselben. Das ist einerseits die Ziegel- und Backsteinindustrie und andererseits die Kaliindustrie. Bei ersterer stellen wir fest, daß sie meist in der Nähe von Bahnhöfen angelegt sind und meist auch selbst Anschlußgeleise haben. Die Ueberproduktion an Ziegel- und Backsteinen würde sehr groß sein, wenn nicht durch den Verkehr eine gute Absatzmöglichkeit geschaffen wäre. Am besten kann man sich ein Bild von der Wichtigkeit der Verkehrslage für die Ziegeleien machen, wenn man die finanziellen Verhältnisse in Betracht zieht. Die Ziegeleien in der Nähe der Bahnlinien sind wesentlich günstiger gestellt als z. B. die Ziegelei in Ecklingerode.

In umgekehrter Weise wirken die Kalilager (Zechsteinformation). Nach vielen erfolglosen Bohrversuchen fand man Kalisalze in einer Mächtigkeit

---

[57]) Diese Zahl schwankt je nach der Ergiebigkeit der Ernte.

von teilweise 18 m und zwar Ende der 90er Jahre und Anfang dieses Jahrhunderts. Es entstanden auf dem Eichsfelde vier Kaliwerke, die nicht nur für das Eichsfeld, sondern auch für die weitere Umgebung große Bedeutung erlangten: Hüpstedt mit Anschlußbahn an die Strecke Leinefelde—Gotha, Neubleicherode bei Neustadt mit dem Anschluß an den Bahnhof Groß-Bodungen, Bismarckshall bei Bischofferode mit derselben Bahn und die Deutschen Kaliwerke bei Bernterode mit Anschluß an die Hauptostwestlinie des Eichsfeldes. Der Nordosten und Südosten des Eichsfeldes waren bis zur Auffindung von Kalisalzen dem Verkehr am wenigsten erschlossen. In dem Augenblick der Eröffnung der Kaliwerke mußte eine Bahnverbindung geschaffen werden, denn diese Industrie war nur existenzfähig, wenn sie dem Verkehr nahegerückt wurde. So finden wir 1911 den Bahnbau Herzberg—Bleicherode vollendet, der Bismarckshall und Neubleicherode einbezog. In der Hauptsache war die Bahn eine industrielle, denn neben den Kaliorten wurde noch Rhumspringe angeschlossen, das 50 m unterhalb der Rhumequelle eine bedeutende Papierfabrik (Karton und Packpapier aus den Tannen des nahen Harzes) aufweist, wiewohl der Weg über Bockelnhagen, Silkerode der wesentlich kürzere war und zum mindesten keine so großen Geländeschwierigkeiten zu überwinden hatte als die gewählte Linie. Von Bernterode aus wurden die Deutschen Kaliwerke angeschlossen und so auch Breitenworbis dem Verkehr nähergebracht. Eine besondere Kalibahn wurde von Silberhausen über Beberstedt nach Hüpstedt gebaut (Stichbahn). Ueber 2 000 Leute fanden Beschäftigung in der Kaliindustrie, und die Hoffnungen, die man im Eichsfelde auf die Kaliindustrie setzte, waren groß. Leider hat der Krieg hier in ungünstiger Weise gewirkt. Die Kalilager von Elsaß-Lothringen fielen an Frankreich, und Deutschland wurde durch die Inflation konkurrenzunfähig. In der Gegenwart wird ein Kaliwerk nach dem andern stillgelegt. Hüpstedt und die Deutschen Kaliwerke sind bereits aufgegeben und teilweise auf Abbruch verkauft. Die Niedersächsische Morgenpost-Göttingen bringt folgende Notiz unter dem 31. Januar 1927: „Worbis: Ein Bild des Jammers. Der Abbruch des Kaliwerkes bei Hüpstedt schreitet langsam, aber beständig fort. Die Schachtgebäude gleichen Bildern aus Frankreich, wo Granaten und Bomben in großen Fabrikanlagen Verheerungen angerichtet hatten. Fördermaschinen und Motore sind zerschlagen und als Altmetall abtransportiert worden. Die Berliner Firma, die den Abbruch besorgt, soll 67 000 Mark gezahlt haben, wird aus dem Material des neuen Millionenwerkes, das aufs Modernste eingerichtet war, aber wahrscheinlich Hunderttausende herausschlagen. Ein Kampf wird von den umliegenden Dörfern noch um die Beseitigung der Rückstandshalden geführt. Die Brunnen im Umkreise sind durch Abwässer fast wertlos gemacht. Man befürchtet, daß durch die nach und nach auslaugenden Salzberge auch das Land in der Nähe verödet und schließlich nicht mehr als Ackerboden verwendet werden kann. Es wird deshalb verlangt, daß die Rückstände in die Schächte gebracht werden. Ob man damit durchdringt, ist fraglich[58]). Die Wohn-

[58]) Die Verhandlungen sind bis jetzt noch nicht abgeschlossen.

häuser, in denen die Werksbeamten wohnten, sind sehr preiswert verkauft worden. Einige, die sich zur Einrichtung von Kranken- und Erholungshäusern eignen, sind noch vorhanden. Einen gewissen Abschluß haben die ernsten Kriegsfolgen für unser Werk mit der Löschung der Gewerkschaften Beberstedt und Hüpstedt im Handelsregister des hiesigen Amtsgerichtes erhalten." Aehnlich sieht es bei Bleicherode und den Deutschen Kaliwerken aus. Das Kaliwerk Bismarckshall wird man wohl erhalten können. Der Bevölkerungsüberschuß, der sich seit dem katastrophalen Rückgange der früher sehr blühenden Hausindustrie und des Hausierhandels immer mehr bemerkbar machte, tritt jetzt wieder sehr deutlich in die Erscheinung und viele, denen durch die Kaliindustrie eine Lebensmöglichkeit in der Heimat gegeben war, sind wieder gezwungen, zum Wanderstab zu greifen.

Hatte die Kaliindustrie unmittelbar eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gebracht, so folgte ihrem fast völligen Untergang eine wesentliche Verschlechterung auf dem Fuße, denn die Kalibahn Silberhausen—Hüpstedt stellte ihren Betrieb ein, und diese Orte sind jetzt mehr als 5 km von der Bahn entfernt.

Es seien jetzt einige Orte aufgeführt, die wegen ihrer günstigen Verkehrslage Industrie und Handel besonders angezogen haben. Leinefelde ist, wie schon gesagt, der Mittelpunkt des Verkehrs. Hier entstanden mit der Eisenbahn eine Reihe Hotels und Restaurants, die fast nur auf Fremdenverkehr eingestellt sind. Weiter ist Leinefelde der Versammlungsort des gesamten Eichsfeldes geworden. Landwirtschaftliche Vereine, Gewerbetreibende, Händler- und andere Verbände halten ihre Sitzungen und Feiern hier ab. Lederhandlungen (Gamaschen) und Fellhändler haben sich in Leinefelde niedergelassen. In den 60er Jahren wurde vom Staate ein Wiesen-Baumeister für das Eichsfeld in Heiligenstadt stationiert, der jedoch später wegen der günstigeren Verbindung nach Leinefelde kommandiert wurde.

Westerode hat eine sehr gute Verkehrslage zum landwirtschaftlich eingestellten Untereichsfelde, und aus diesem Grunde ist sehr leicht zu verstehen, daß sich hier ein Getreidelager befindet, ebenso eine Molkerei und für die Landwirtschaft sehr wichtig, eine Pferdeschlachterei. In der Nachkriegszeit wurde hier ferner eine Konsumgenossenschaft für das Untereichsfeld gegründet, die jetzt aber auf das ganze Eichsfeld sich erstreckt hat. Neben dem zufällig günstigen Geländeangebot spielte die gute Verbindung nach allen Dörfern die Hauptrolle. Eine Tabakverwertungsgenossenschaft hat ebenfalls ihren Sitz in Westerode, das in ähnlicher Weise wie Leinefelde für das Gesamteichsfeld, für das untere Eichsfeld der Versammlungsort geworden ist. In so offensichtlicher Form finden sich die Einflüsse des Verkehrs in keinem Ort wieder.

Ein weiterer wirtschaftlicher Faktor sind die Verkehrswege, die Landstraßen, Kommunal- Flurwege durch die Anpflanzung von Obstbäumen geworden. Die Landstraßen sind zweireihig bepflanzt, während die Gemeindewege meist nur auf der einen Seite Bestand aufweisen (wegen des Schattens auf die angrenzenden Felder). Die Einkünfte aus dem Obst

sind in günstigen Jahren so groß, daß teilweise die Wegeerhaltung voll damit bestritten werden kann, und die Hauptlandstraßen keinen unwesentlichen Teil dazu beitragen.

Für die Erhaltung der Wege und die Regelung des Verkehrs ist eine gewisse Anzahl von Kräften nötig, Es leben also viele Menschen vom Verkehr direkt (Straßenmeister, Wegewärter, Bahnbeamte und Bahnarbeiter). Rund 300 Familien ernähren sich so vom Verkehr unmittelbar; rechnet man zum Verkehr noch Post, Telegraph und Telephon, so erhöht sich diese Zahl auf 400, wobei die zeitweisen Hilfsarbeiter bei Eisenbahn- und Chausseebauten noch nicht mitgezählt sind. Es kommen außerdem weitere 50 Familien der Postagenten in Betracht, da hier der Verkehr im Nebenberuf erledigt wird. Nach der Volks-, Betriebs- und Berufszählung vom Juni 1925 leben vom Verkehr im Hauptberuf 1 458 Personen, während im Nebenberuf 400 beschäftigt sind. Die Einwirkung des Verkehrs auf Wirtschaft und Bevölkerung ist für das Eichsfeld klar zu erkennen und durch die noch einzuführende bezw. entwicklungsfähige Industrie kann dem übervölkerten Gebiet noch eine bessere Zukunft bevorstehen.

# Der Postverkehr.

Bis zum Schluß der Befreiungskriege bestand im Eichsfelde kein einheitliches Postwesen. Die nord-südliche Richtung beherrschte die kursächsische Post, die dann der Thurn und Taxischen Post weichen mußte. Der Postverkehr ging aber mit der kursächsischen Post mit und die Linie über das Eichsfeld verlor an Bedeutung. Die Thurn- und Taxis-Post hatte noch die Linie Erfurt—Langensalza—Mühlhausen—Kassel inne, die das Eichsfeld im Süden streifte. Im Jahre 1803 wurde in Worbis ein Postwärteramt errichtet, und 1804 hatte die Fußbotenpost nach Duderstadt ihren Anfang. Diese wurde schon 1811 zur Fahrpost erweitert nach Northeim, Herzberg und Osterode. Seit 1811 ging auch die große Kasseler fahrende Post über Heiligenstadt, Worbis, Nordhausen nach Magdeburg wöchentlich zweimal, die reitende dreimal. 1826 brachte eine viermalige Karriolpost von Leinefelde nach Worbis, weil die chaussierte Straße den Postverkehr an Worbis vorbeilenkte. Von Leinefelde ging ebenfalls eine zweimalige Personenpost nach Duderstadt. Von Heiligenstadt führte ein Postweg über Dingelstädt nach Mühlhausen. Langsam änderten sich auch die Postverhältnisse, besonders mit dem Bau der Eisenbahnen, die die größten wirtschaftlichen Veränderungen hervorrufen, während die Post sich den bestehenden wirtschaftlichen Verhältnissen anpaßt. Noch im Jahre 1867 hatte das Eichsfeld nur 16 Poststationen, die auf ihre heutige Zahl nur durch die Entwicklung der Eisenbahnen gekommen sind.

Der Postverkehr dient in erster Linie der Vermittlung von Nachrichten und Kleingütern. In neuester Zeit erstreckt er sich wieder in steigendem Maße auf die Beförderung von Personen (Postautolinien). Bei der geographischen Erfassung des Postverkehrs kommt es weniger auf die Zahl der beförderten Objekte an. Auch die Anzahl der Quadratkilometer [59]), die von einer Poststelle aus bestellt werden, ergeben nicht das genaue Bild, sondern ausschlaggebend ist die Zahl der zu bestellenden Ortschaften und ihre Entfernung von der Poststation; außerdem die Häufigkeit der Bestellung.

Die Zahl der Siedlungen hängt von der Natur des Landes in hohem Maße ab. Die Art der Siedlungen bedingt die Zahl der Postanstalten. Städtische Siedlungen weisen relativ weniger auf als die ländlichen Siedlungen. Will man den Postverkehr in Beziehung zum Raum setzen, so kann man wohl die Zahl der Postanstalten auf die Fläche verrechnen und einer Postanstalt eine durchschnittliche Anzahl von Quadratkilometern als Versorgungs- oder Einzugsgebiet zuweisen. Jedoch bleibt bei dieser Methode die

[59]) K. Dove: Methodische Einführung in die allgemeine Wirtschaftsgeographie, Jena 1914.

Entfernung der Siedlungen vom Postort unberücksichtigt. Das ist aber ein wichtiger Faktor für die Beurteilung der Lage eines Postortes zu seinem Bestellorte und umgekehrt; denn der Versorgung der einzelnen Ortschaften mit Postsachen steht eine Auflieferung unmittelbar gegenüber. Letzteres hat für ein landwirtschaftliches Gebiet, wie das Eichsfeld mit seinen Handwerkern und Arbeitern in der Fremde größere Bedeutung. Soll eine Beziehung des Postverkehrs zum Raum hergestellt werden, so muß man die Zahl der Siedlungen in ein Verhältnis zur Zahl der Postorte bringen und ihre Entfernung vom Postamt erfassen. Hat eine Poststelle ein Versorgungs- bzw. Einzugsgebiet von 36 qkm, so hat bald diese Zahl wenig Bedeutung; wird aber hinzugefügt, daß in dem Versorgungsgebiet außer dem Postort noch 5 weitere Siedlungen liegen, so lassen sich allenfalls schon Schlüsse ziehen auf eine dichte, vielleicht ländliche Besiedlung. Wird nun noch die Entfernung der einzelnen Bestellorte von der Poststelle angegeben mit 3,3, 4,4 und 6 km — die Entfernung des Postortes kann man mit 0,5 km ansetzen — so kann man die mittlere Entfernung der Poststelle von den Siedlungen mit 3,4 km angeben. Die durchschnittliche oder mittlere Postentfernung erhält man durch das Verhältnis der Summe aller Entfernungen der Bestellorte vom Postamt zur Anzahl der Bestellorte.

Auf dem Eichsfelde haben sämtliche größeren Siedlungen, Städte, Flecken und Dörfer wenigstens eine Posthilfs- und Telegraphenstation. Die Postämter und Postagenturen sind für unsere Betrachtungen als gleichwertig anzusehen. Alle postalischen Angelegenheiten werden von ihnen geregelt. Die ausgesprochene dichte ländliche Besiedlung hebt die Anzahl dieser Postanstalten naturgemäß. 155 Orte mit den je dazugehörigen Gutsbezirken, Kloster- und Burgsiedlungen werden von 59 Postanstalten versorgt (12 Postämter und 47 Postagenturen). Es entfallen also im Durchschnitt auf eine Poststelle 2,63 Ortschaften. Jedoch ist zu berücksichtigen, daß 23 Poststationen nur der eigenen Ortschaft und den dazugehörigen Gutsbezirken dienen. In Orten, die nicht Bahnstation sind, muß die Post vom nächsten Bahnhof abgeholt werden (Brehme, Seulingen, Rüdershausen). Wege bis 15 km und mehr müssen zu diesem Zweck gemacht werden. Das Bild wird dadurch nach der ungünstigen Seite verschoben. Die Zustellung der Post nach Seeburg würde besser sein, wenn sie nicht von Rollshausen aus besorgt würde, sondern von Göttingen aus mit dem Postauto nach Ebergötzen. Hierdurch würde Seeburg der Hauptnordsüdlinie näher gebracht.

In den Orten mit Postämtern (Duderstadt, Worbis, Leinefelde, Heiligenstadt, Dingelstädt) werden werktags zwei Zustellungen ausgeführt. Sonntags nur eine. Werktäglich werden alle Ortschaften einmal von Zustellern begangen. Sonntags werden die entfernt liegenden Dörfer und Gutsbezirke nicht bestellt. So kommt es vor, daß Postsachen oft 3 Tage und mehr gebrauchen, um einen Weg von einigen Kilometern zurückzulegen. Vergleicht man die Zusammenstellung der Postanstalten und ihre zugehörigen Bestellorte mit der Karte, so kann man feststellen, daß die Einzugsgebiete der Bahnhöfe und Postorte fast die gleichen sind. Es fallen nicht alle zusammen, weil einige Haltepunkte der Bahn keinen Postverkehr haben und

andererseits in Gebieten größerer Eisenbahnferne Poststationen als Sammelpunkte entstanden sind. Auch die Anzahl der Bahn- und Poststationen ist fast die gleiche (58 bzw. 59). Die durchschnittliche Postentfernung beträgt 2,9 km.

Dem Personenverkehr dienen die Post- und Privatautolinien: Heiligenstadt—Dingelstädt, Dingelstädt—Küllstedt—Mühlhausen, Mühlhausen—Effelder, Duderstadt—Bodensee. Diese Autolinien sind als Ergänzung der Eisenbahnen zu betrachten und erfüllen ihren Zweck als Personenbeförderungsmittel durchaus. Dem Güterverkehr aber sind die berührten Orte trotzdem nicht nähergebracht. Eine weitere Privatautolinie soll in allernächster Zeit Worbis mit Großbodungen verbinden in zweimaliger Fahrt täglich. Andere Autolinien, die teilweise von der Post eingerichtet waren, sind wegen der Unrentabilität wieder eingestellt (Bodensee—Rhumspringe) und viele in die Hände von Privatleuten übergegangen. Für den Verkehr des Eichsfeldes ist noch die Linie Göttingen—Ebergötzen zu nennen, die sehr häufig von den Bewohnern der westlichen Dörfer des Untereichsfeldes benutzt wird. Sonntags wird die Strecke bis Seeburg durchgeführt, um dem Ausflugsverkehr zum See zu dienen.

# Die Bevölkerungsbewegung.

Die Verkehrslage hat einen bedeutenden Einfluß auf die Bevölkerungsbewegung. Die Landwirtschaft vermag selbst unter günstigen Bedingungen kaum zur Hebung der Volksdichte beizutragen. Im Gegenteil, rein landwirtschaftlich eingestellte Gebiete zeigen Abnahmetendenz oder Stagnation. Wo das nicht der Fall ist, muß man in den meisten Fällen die Gründe dafür in günstiger Verkehrslage suchen. Industriezentren, hier die Städte, ziehen die Bevölkerung des platten Landes an. Wenn auch auf dem Eichsfelde keine größere Industrie besteht, so kann man doch den Einfluß der Stadt als Industriesitz auf die Nachbardörfer klar erkennen Die kleinen Industriezweige (Brauereien, Ziegeleien, Maschinenbau, Bauhandwerk) ziehen den Arbeiter von den unmittelbar benachbarten Dörfern in die Stadt, während der entfernter wohnende sich der Fremde zuwenden muß. Um die Städte herum findet sich ein Zuwachsgebiet und längs der Verkehrslinien ebenfalls. In den Eisenbahnfernsten Gebieten finden wir Stagnation und Abnahme der Bevölkerung.

Als Anfangsjahr ist das Jahr 1871 bzw. 1875 gewählt, denn bis zu dieser Zeit hatten die Verkehrslinien größeren Einfluß auf die Bewegung der Bevölkerung noch nicht ausgeübt. Die Eisenbahnlinien machten ihren Einfluß in der Folgezeit um so deutlicher geltend. Im Gesamtgebiet haben wir seit 1871 bzw. 1875 bis 1925 einen Zuwachs von 17,8 %. Schaltet man die Städte aus, so bleibt für die Landgemeinden nur noch ein Zuwachs von 12,7 %. Für unsere Betrachtung handelt es sich jedoch um die Bevölkerungsbewegung in Eisenbahnorten und Nichtbahnorten. Bis auf wenige Ausnahmen haben alle Bahnorte einen Zuwachs zu verzeichnen. Die Zunahme beträgt für die Bahnorte im Durchschnitt 28 %. Den Einfluß der Eisenbahn auf die Bevölkerungsbewegung haben wir besonders ausgeprägt bei den benachbarten Orten Leinefelde und Worbis. Ersteres ist der wichtigste Eisenbahnknotenpunkt des Eichsfeldes. Nach allen Richtungen ziehen von hier aus die Bahnlinien durch das Eichsfeld. Die Zunahme von 79 % beweist die günstige Verkehrslage zur Genüge. Die Stadt Worbis dagegen hat nur einen Zuwachs von 16,8 %. Die Städte weisen im allgemeinen eine Zunahme auf, die erheblich über dem Durchschnitt steht; wenn Worbis dahinter zurückbleibt, so ist das lediglich auf seine relativ ungünstige Verkehrslage zurückzuführen. Die Hauptdurchgangslinie zieht südlich an Worbis vorbei und nur die lokal sehr wichtige Eichsfelder Querbahn verbindet es mit dieser. Handel und Industrie suchten und suchen die günstigsten Verkehrslagen auf, und in einigen Jahren wird Worbis von Leinefelde sicher überflügelt werden. Arenshausen und Uder haben ebenfalls eine Zunahme von 71,1 bzw. 44,1 %. Sie liegen auch an der oben erwähnten Hauptdurchgangslinie von Osten nach Westen und die

Nähe der Haupt-Nord-Südlinie hat ihren Teil zur Hebung der Volksdichte beigetragen. Heyerode hat sich seit der Linienrichtung Mühlhausen—Treffurt immer mehr industriell eingestellt, und die Zunahme von 88,1 % ist daher leicht verständlich.

Fehlt einem Bahnpunkt ausgedehntes Hinterland, und ist die Möglichkeit einer größeren Industrieentwicklung nicht gegeben, so vermag auch die Verkehrslage nicht verdichtend einzuwirken. Dieses Bild zeigt sich bei Gieboldehausen, Rollshausen, Krombach und Großtöpfer. Sie sind fast rein landwirtschaftlich eingestellt. Die geringe Abnahme oder Stagnation von Obernfeld, Hausen und Hilkerode, die nur einen Anhaltspunkt für Personenverkehr haben, läßt sich vielleicht hieraus erklären. Hilkerodes Bevölkerung setzt sich in der Hauptsache aus Händlern und Hausierern zusammen, die vom Frühjahr bis Spätherbst besonders in Norddeutschland ihr Tätigkeitsfeld haben. Die Lüneburger Heide, ja selbst Mecklenburg und die Mark werden von ihnen besucht.

Die Nichtbahnorte haben nur eine Zunahme von 9,4 % aufzuweisen. In einem Zeitraum von rund 50 Jahren (1871—1925) stieg die Zahl der Einwohner von 60011 auf 65707.

Der Einfluß einer Verkehrslinie macht sich noch in fast gleichem Maße auf die nächste Umgebung bemerkbar. In der Zone der Orte, die bis 3 km von der Bahn entfernt sind, beträgt die Zunahme noch 14,2 %. In der Zone von 3—5 km finden wir dann nur noch eine Zunahme von 12,3 %. Eine Abnahmetendenz zeigen die rein landwirtschaftlich eingestellten Orte des Untereichsfeldes, während die Orte des östlichen Mitteleichsfeldes dem Kaliindustriegebiet sehr nahe liegen und eine Zunahme aufweisen, die den Durchschnitt von 12,3 % oft erheblich übersteigt. Die geringe Entfernung von den Städten hat auch in dieser Zone noch sehr verdichtenden Einfluß (Mingerode und Wingerode). Die Wirkung geht von der Stadt auch auf die Orte aus, die mehr als 5 km entfernt sind. Scheidet man in dieser Zone die zur Stadt günstig gelegenen Orte Geisleden, Struth, Brehme, Günterode und Siemerode aus, und ebenso die bis vor kurzer Zeit durch eine Stichbahn verbundenen Kaliindustrieorte Hüpstedt und Beberstedt, so zeigt sich eine Abnahme der Bevölkerung von 8,3 %. Das würde noch mehr in die Erscheinung treten, wenn nicht die Gutsbezirke relativ sehr stark zugenommen hätten. Hier haben wir jedoch keine endgültige Zunahme der Bevölkerung. Lediglich die Zeit der Volks-, Betriebs- und Berufszählung im Juni 1925 bedingt das. Die landwirtschaftlichen Saisonarbeiter sind zu diesem Zeitpunkt schon in vollem Umfange tätig und die Volkszählungen im Dezember der anderen Jahre haben sie nicht erfaßt. Aber auch das Gesamtgebiet dieser Zone hat nur eine Zunahme von 3,4 % aufzuweisen. Orte, die besonders ungünstig gelegen sind, zeigen die größte Abnahme: Seeburg 35,0 %, Renshausen 30,6 %, Krebeck 33,7 %, Seulingen 18,9 %, Bösekendorf 20,6 %, Glasehausen 15,3 %, Rohrberg 19,3 %, Streitholz 39,8 %, Vollenborn 25,9 %, Dietzenrode 18,3 %, Fretterode 15,9 % und Wüstheuterode 14,9 %.

Legen wir die durchschnittliche Zunahme der Bevölkerung zugrunde, so muß eine scharfe Trennung gemacht werden zwischen den Bahnorten

und Nichtbahnorten, wobei letztere wieder in zwei Unterabteilungen zerlegt werden müssen. Den Bahnorten mit 27,6 % Zunahme stehen die Nichtbahnorte bis zu 5 km Entfernung mit einer Zunahme von nur 12,9 % gegenüber (—3 km 14,2 %, 3—5 km 12,3 %). Ueber 5 km Bahnentfernung ist nur noch eine durchschnittliche Zunahme von 3,4 % festgestellt.

Die einzelnen Bahnlinien haben je nach ihrer Bedeutung verschieden auf die Bevölkerung gewirkt. Bei der Hauptlinie Halle—Kassel finden wir 28,1 %, während bei den übrigen Linien der prozentuale Zuwachs weit geringer ist. Die Linie Mühlhausen—Treffurt mit 63,2 % Zunahme bildet eine Ausnahme, weil hier Heyerode durchaus industriell eingestellt ist und auf die übrigen Orte die Nähe der Stadt Mühlhausen einen entsprechenden Einfluß ausgeübt hat. Die jüngsten Bahnlinien Herzberg—Bleicherode (1911) und Heiligenstadt—Schwebda (1914) haben den geringsten Zuwachs, so daß die zeitliche Auswirkung auf die Bevölkerungsbewegung klar hervortritt. Die Strecke Eichenberg—Niederhone verzeichnet Abnahme, die ihren Grund in der rein landwirtschaftlichen Einstellung ihres kleinen Einzugsgebietes hat. Der Einfluß, den die einzelnen Bahnlinien je nach ihrer Bedeutung für den Verkehr auf die Bevölkerungsbewegung haben, läßt sich an den beiden Linien Eichenberg—Bernterode und Wulften—Leinefelde eindeutig nachweisen.

| | Länge km | Anzahl der Stationen | Einzugsgebiet qkm | Einwohnerzahl 1871 |
|---|---|---|---|---|
| Eichenberg—Bernterode | 47 | 11 | 313,92 | 32667 |
| Wulften—Leinefelde | 40 | 13 | 328,92 | 32036 |

Es liegen zwei verkehrsgeographische Gebiete vor, die man bei Anlegung des schärfsten Maßstabes miteinander vergleichen darf. Die Bevölkerungszunahme ist jedoch bei der Hauptlinie Eichenberg—Bernterode bedeutend größer als bei der Nebenlinie Wulften—Leinefelde. Bis zum Jahre 1885 nimmt die Einwohnerzahl bei ersterer um 10,5 % zu, während das Einzugsgebiet der letzteren nur eine Zunahme von 3,2 % aufweist. Der Grund für diese verschiedene Zunahme liegt darin, daß die Hauptlinie, die schon 1866 fertiggestellt war, ihren Einfluß bereits geltend machte, und die Nebenlinie noch nicht bestand. Die Abnahme, die im Jahre 1895 (vergl. Bevölkerungstabellen) bei beiden Linien festgestellt werden muß, ist nur scheinbar. Die Betriebs- und Personenstandsaufnahme im Sommer dieses Jahres erfaßte die in der Fremde beschäftigten eichsfeldischen Saisonarbeiter nicht. Die Zahlen von 1905 dagegen legen wiederum beredtes Zeugnis ab. Die Zahl der Bewohner erhöht sich bei der Hauptlinie von 1885—1905 um weitere 3,1 %. Bei der Nebenlinie läßt sich nur Stagnation feststellen. Die Eisenbahn hat im Einzugsgebiet der letzteren Linie, die in ihrer Gesamtheit erst 1898 fertiggestellt war, noch keinen Einfluß ausgeübt. Von 1905—1925 dagegen sehen wir die steigende Tendenz bei der Hauptlinie stärker ausgeprägt als bei der Nebenlinie. Erstere zeigt eine Zunahme von 12,6 %, letztere nur eine solche von 8,1 %. Im Gesamtzeitraum wächst die Volks-

zahl auf dem Einzugsgebiet der Hauptlinie um 28,1 %, die der Nebenlinie nur um 11,6 %.

Bei diesem Vergleich können wir also zunächst die zeitliche Auswirkung auf die Bevölkerungsbewegung feststellen und ferner den stärkeren Einfluß der Hauptlinie. Zu erörtern wäre noch die Frage, ob Leinefelde bei obiger Gegenüberstellung ohne weiteres der Hauptlinie zugerechnet werden darf. Leinefelde hat zweifellos auch als Anschlußpunkt der Eichsfelder Querbahn an Bedeutung gewonnen und infolgedessen auch an Einwohnerzahl zugenommen. Bedenkt man aber, daß Leinefelde schon bis zum Jahre 1905 eine Zunahme von 42,6 % zu verzeichnen hat (Leinefelde ist auch Ausgangspunkt der Linien nach Gotha und Eschwege) und der Einfluß der Eichsfelder Querbahn bis zu diesem Jahr noch nicht vorhanden oder doch nur sehr gering war, so verliert obiger Einwurf an Kraft. Außerdem bewegt sich die Zunahme Leinefeldes in ähnlichen Bahnen wie die Heiligenstadts, das wir in diesem Zusammenhang auf dieselbe Stufe stellen können.

Die Tendenz des Steigens und Fallens der Bevölkerungszahl ist aus der beigegebenen Tabelle klar zu ersehen. Das Jahr 1915 kam bei der Verwendung der Zehnjahr-Perioden nicht in Frage, weil hier durch den Weltkrieg die Ergebnisse allzustark beeinflußt waren.

# Literatur.


1. Wolf, Politische Geschichte des Eichsfeldes. Göttingen 1792.
2. Duval, Das Eichsfeld oder historisch-romantische Beschreibung aller Städte, Burgen, Schlösser und Klöster des Eichsfeldes. Sondershausen 1845.
3. Statistische Darstellung des Kreises Worbis. Worbis 1867 (herausgegeben vom Landratsamt Worbis).
4. Werner, Das Eichsfeld. Heiligenstadt 1890.
5. Leineweber, Das Buch vom Eichsfeld. Heiligenstadt 1892.
6. Polack, Der Kreis Worbis (Eichsfeld) 1802—1902. Worbis 1902. (Gedenkbuch zur Jahrhundertfeier der Einverleibung des Eichsfeldes in das Königreich Preußen.)
7. Müller, Frankenkolonisation auf dem Eichsfelde. Halle 1911.
8. Engelmann, Die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Worbis. Halle 1904.
9. Unser Eichsfeld. Blätter für Heimatkunde.
10. Neureuter, Eichsfeldische Heimatkunde. Duderstadt 1920.
11. Deppe, Die Landschaften Südhannovers und der angrenzenden Gebiete. Göttingen 1912.
12. Statistik des Deutschen Reiches. Statistik der Eisenbahnen. 1890.
13. Pistor, Die thüringischen Eisenbahnen, speziell die des Thüringer Waldes, namentlich in ihrer orographischen Abhängigkeit. Jena 1908.
14. Sobotha, Versuch einer Entwicklungsgeschichte und Charakterisierung der Landschaften des Untereichsfelder Beckens und seiner Randgebiete. Göttingen 1923.
15. Roggenkamp, Die Siedlungen des südhannoverschen Berglandes. Göttingen 1922.
16. Zeplien, Die Durchgänge durch den zentralen Teil der mitteldeutschen Gebirgsschwelle. Greifswald 1922.
17. Wagner, E., Die Bevölkerungsdichte in Südhannover und deren Ursachen. Stuttgart 1903.
18. Rode, Die Entwicklung der Kaliindustrie im Eichsfelde bis zum Ausbruch des Weltkrieges und ihr Einfluß auf die wirtschaftliche Lage seiner Bevölkerung. Leipzig 1923.
19. Weidehaus, Die Eichsfeldischen Wandergewerbetreibenden und Wanderarbeiter. Leipzig 1920.
20. Molle, Das Eichsfeld als Ausgangsbezirk für Arbeiterwanderung. Halle 1923.
21. Laufer, Die hausindustrielle Weberei auf dem Eichsfelde. Jena 1922.

22. Niemann, Die alten Heer- und Handelstraßen in Thüringen. Halle 1920.
23. Beyer, Die Kaliindustrie auf dem Eichsfelde, ihre Entstehung, Entwicklung und Bedeutung. Würzburg 1921.
24. Bodmann, Die Landwirtschaft des Eichsfeldes. Würzburg 1922.
25. Brümann, Die Entwicklung des Wirtschaftslebens auf dem hannoverschen Eichsfelde, unter besonderer Berücksichtigung der gewerblichen und industriellen Verhältnisse. Würzburg 1924.
26. Guthe, Die Länder Braunschweig und Hannover. Hannover 1867.
27. Credner, Uebersicht über die geographischen Verhältnisse Thüringens und des Harzes. Gotha 1843.
28. Käsemacher, Die Volksdichte der thüringischen Triasmulde (in Forschungen zur deutschen Landeskunde). 1892.
29. Schmidt, Der Einfluß der alten Handelswege in Niedersachsen auf die Städte am Nordrand der Mittelgebirge. Hannover 1897.
30. Regel, Thüringen. Ein geographisches Handbuch. Bd. I—III. Jena 1892—1896.
31. Kohl, Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. Dresden 1841.
32. Dove, Methodische Einführung in die allgemeine Wirtschaftsgeographie. Jena 1914.
33. Hassert, Allgemeine Verkehrsgeographie. Berlin u. Leipzig 1913.
34. Lüttgens, Spezielle Wirtschaftsgeographie. Hamburg 1924.
35. König's Kursbuch für Sommer 1926 und Winter 1926/27.
36. Reichskarte 1:100 000, Sonderkarte des Eichsfeldes.
37. Meßtischblätter des Eichsfelder Gebietes 1:25 000.
38. Rauers, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, Versuch einer quellenmäßgien Uebersichtskarte (Petermanns Mitteilungen 52 (1906).
39. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1926.
40. Mortensen, Littauen, Grundzüge einer Landeskunde. Hamburg 1926.
41. Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, herausgegeben durch die Deutsche Reichsbahngesellschaft.
42. Hettner, Die Lage der menschlichen Ansiedlungen, geograph. Zeitschr. 1895.
43. Tamms, Die dörflichen Grundrißformen im Westteil des Thüringer Beckens, Jena 1920.
44. Reischel, Die alten Heer- und Handelsstraßen und ihr Einfluß auf die Besiedlung (Mitteil. des V. f. E. Halle 1895.)
45. Landau, Die Straßen aus den Niederlanden und vom Niederrhein durch Westfalen nach Leipzig und Nürnberg (Korrespondenzbl. des deutschen Geschichts- und Altertumsvereins X 1862).
46. Nehmer, Beitrag zur Landeskunde des Eichsfeldes.
47. Kirchhoff, Die Lagenverhältnisse von Erfurt, Mitteilungen des V. f. E. Halle 1895.
48. Kirchhoff, Die ältesten Weißtümer der Stadt Erfurt. Halle 1870.
49. Kirchhoff, Ueber die Lagenverhältnisse der Stadt Halle, Mitteilungen V. f. E. Halle 1877.

50. Mitteilungen der Landratsämter Duderstadt, Worbis, Heiligenstadt, Mühlhausen.
51. Mitteilungen der Postämter Duderstadt, Worbis, Heiligenstadt, Mühlhausen.
52. Mitteilungen der Landesbauämter Northeim und Erfurt.
53. Mitteilungen der Reichsbahndirektionen Erfurt und Kassel.

———

| Bahnorte | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | Zunahme und Abnahme 1871/75—1925 + absolut | − | + in % | − |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Arenshausen | 2,76 | 384 | 360 | 398 | 534 | 657 | 273 | | 71,1 | |
| Uder | 12,90 | 1389 | 1318 | 1491 | 1653 | 2002 | 613 | | 44,1 | |
| Heiligenstadt | 37,71 | 5157 | 5861 | 6698 | 7955 | 8723 | 3566 | | 69,1 | |
| Bodenrode | 5,00 | 436 | 550 | 464 | 480 | 546 | 110 | | 27,5 | |
| Beuren | 11,50 | 1147 | 1406 | 1197 | 1235 | 1332 | 185 | | 16,6 | |
| Leinefelde | 21,58 | 1219 | 1665 | 1695 | 1739 | 2181 | 962 | | 79,0 | |
| Hausen | 3,92 | 559 | 559 | 501 | 481 | 548 | | 11 | | 1,9 |
| Niederorschel | 10,49 | 2170 | 2170 | 2190 | 2137 | 2170 | | | | |
| Bernterode | 7,10 | 1466 | 1466 | 1300 | 1460 | 1810 | 334 | | 23,4 | |
| | 112,96 | 13927 | 15355 | 15934 | 17674 | 19969 | 6042 | | 437 | |
| **Orte bis 3 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Kirchgandern | 4,55 | 699 | 673 | 637 | 658 | 722 | 23 | | 3,3 | |
| Hohengandern | 6,83 | 639 | 696 | 688 | 639 | 765 | 126 | | 19,7 | |
| Schönau | 1,00 | 86 | 76 | 80 | 81 | 84 | | 2 | | 2,3 |
| Steinheuterode | 2,53 | 147 | 157 | 141 | 161 | 163 | 16 | | 10,8 | |
| Westhausen | 8,13 | 589 | 630 | 701 | 712 | 805 | 216 | | 36,6 | |
| Breitenholz | 2,32 | 455 | 549 | 450 | 457 | 581 | 126 | | 27,6 | |
| Gernrode | 6,74 | 1204 | 1452 | 1313 | 1238 | 1484 | 280 | | 23,2 | |
| | 32,10 | 3819 | 4233 | 4010 | 3946 | 4604 | 785 | | 20,5 | |
| **Orte von 3-5 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Besenhausen | 0,53 | 30 | 24 | 21 | 12 | 12 | | 18 | | 60,0 |
| Marth | 4,84 | 425 | 501 | 432 | 410 | 550 | 125 | | 29,4 | |
| Rustenfelde | 6,14 | 495 | 510 | 495 | 427 | 470 | | 25 | | 5,1 |
| Burgwalde | 4,96 | 272 | 238 | 244 | 240 | 241 | | 31 | | 11,4 |
| Rengelrode | 5,66 | 330 | 343 | 350 | 356 | 370 | 40 | | 12,1 | |
| Thalwenden | 3,35 | 398 | 399 | 344 | 397 | 435 | 37 | | 9,5 | |
| Lenterode | 4,24 | 344 | 355 | 328 | 328 | 394 | 50 | | 14,5 | |
| Mengelrode | 6,41 | 374 | 351 | 381 | 357 | 410 | 36 | | 9,6 | |
| Reinholterode | 8,73 | 734 | 744 | 703 | 704 | 735 | 1 | | 0,1 | |
| Steinbach | 7,92 | 695 | 770 | 697 | 683 | 789 | 94 | | 13,5 | |

## Halle–Kassel

| Bahnorte | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre | | | | | Zunahme oder Abnahme von 1871/75–1925 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | + absolut | − | + in % | − |
| **Orte von 3-5 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Wingerode | 8,72 | 945 | 1164 | 834 | 877 | 1085 | 140 | | 14,8 | |
| Kallmerode | 3,90 | 709 | 709 | 637 | 616 | 653 | | 56 | | 7,7 |
| Oberorschel | 1,72 | 28 | 28 | 32 | 29 | 34 | 6 | | 21,4 | |
| Breitenworbis | 9,51 | 1088 | 2298 | 2070 | 2272 | 2734 | 1646 | | 151,3 | |
| | 76,63 | 6867 | 8434 | 7568 | 7708 | 8912 | 2045 | | 29,8 | |
| **Orte mit mehr als 5 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Oberstein | 1,20 | 17 | 12 | 15 | 7 | 33 | 16 | | 94,1 | |
| Unterstein | 1,82 | 27 | 28 | 25 | 10 | 43 | 16 | | 69,2 | |
| Gerbershausen | 6,92 | 599 | 541 | 531 | 566 | 665 | 66 | | 11,0 | |
| Rumerode | 1,49 | 9 | 17 | 12 | 17 | 46 | 37 | | 411,1 | |
| Birkenfelde | 6,49 | 518 | 555 | 545 | 507 | 554 | 36 | | 6,9 | |
| Schönhagen | 2,55 | 182 | 203 | 191 | 225 | 192 | 10 | | 5,5 | |
| Rotenbach | 0,61 | 12 | 18 | 11 | 15 | 23 | 11 | | 91,6 | |
| Rimbach | 1,06 | 238 | 233 | 246 | 267 | 244 | 6 | | 2,5 | |
| Rohrberg | 3,53 | 382 | 315 | 305 | 307 | 308 | | 74 | | 19,3 |
| Schachte bich | 2,24 | 233 | 233 | 202 | 201 | 256 | 23 | | 9,8 | |
| Gänseteich | 1,55 | 50 | 55 | 57 | 47 | 50 | | | | |
| Freienhagen | 4,10 | 375 | 388 | 410 | 354 | 418 | 43 | | 11,4 | |
| Röhrig | 2,81 | 270 | 289 | 257 | 238 | 260 | | 10 | | 3,7 |
| Wüstheuterode | 4,96 | 470 | 452 | 417 | 451 | 400 | | 70 | | 14,9 |
| Streitholz | 1,79 | 211 | 119 | 95 | 92 | 123 | | 88 | | 39,8 |
| Bischhagen | 2,67 | 189 | 185 | 173 | 165 | 194 | 5 | | 2,6 | |
| Siemerode | 7,08 | 434 | 459 | 486 | 516 | 639 | 205 | | 48,6 | |
| Günterode | 7,44 | 459 | 480 | 478 | 515 | 593 | 134 | | 30,5 | |
| Glasehausen | 2,61 | 294 | 271 | 229 | 197 | 249 | | 45 | | 15,3 |
| Geisleden | 15,67 | 952 | 1095 | 1195 | 1238 | 1236 | 284 | | 29,8 | |
| Kleinbartloff | 3,11 | 378 | 378 | 367 | 364 | 413 | 35 | | 9,2 | |
| Deuna | 8,17 | 1293 | 1293 | 1285 | 1220 | 1092 | | 201 | | 15,5 |
| Vollenborn | 2,36 | 462 | 456 | 419 | 371 | 342 | | 120 | | 25,9 |
| | 92,23 | 8054 | 8075 | 7951 | 7890 | 8373 | 319 | | 3,9 | |

## Wulften–Leinefelde.

| Bahnorte | Fläche in qkm. | Einwohnerzahlen der Jahre 1871 bez. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | Zu- oder Abnahme von 1871/75–1925 + absolut | − absolut | + in % | − in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bilshausen | 8,47 | 1293 | 1420 | 1359 | 1242 | 1308 | 15 | | 1,1 | |
| Gieboldehausen | 19,85 | 2142 | 2015 | 2064 | 1982 | 1942 | | 200 | | 9,3 |
| Rollshausen | 7,20 | 674 | 650 | 644 | 678 | 592 | | 82 | | 12,2 |
| Obernfeld | 10,58 | 785 | 836 | 843 | 770 | 733 | | 52 | | 6,6 |
| Westerode | 5,13 | 394 | 379 | 416 | 405 | 510 | 116 | | 29,4 | |
| Duderstadt | 24,27 | 4136 | 4505 | 5219 | 5799 | 6482 | 2346 | | 56,8 | |
| Teistungen | 13,26 | 812 | 917 | 888 | 968 | 1118 | 306 | | 37,6 | |
| Ferna | 4,25 | 375 | 406 | 408 | 443 | 534 | 159 | | 42,4 | |
| Wintzingerode | 6,87 | 520 | 585 | 524 | 533 | 581 | 61 | | 11,7 | |
| Worbis | 24,98 | 1945 | 1948 | 2013 | 2051 | 2272 | 327 | | 16,8 | |
| Breitenbach | 8,10 | 1084 | 1271 | 1031 | 1056 | 1269 | 185 | | 17,0 | |
| | 132,96 | 14160 | 14932 | 15409 | 15927 | 17341 | 3181 | | 22,4 | |
| **Orte bis 3 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Germershausen | 4,24 | 285 | 313 | 381 | 327 | 364 | 79 | | 27,9 | |
| Esplingerode | 4,59 | 283 | 257 | 232 | 241 | 235 | | 48 | | 17,0 |
| Tiftlingerode | 3,25 | 229 | 227 | 268 | 279 | 269 | 40 | | 17,4 | |
| Berlingerode | 11,12 | 698 | 744 | 743 | 834 | 945 | 247 | | 35,3 | |
| Tastungen | 3,99 | 267 | 279 | 300 | 263 | 288 | 21 | | 7,9 | |
| Bodenstein | 10,05 | 36 | 36 | 29 | 31 | 75 | 39 | | 108,2 | |
| Gerblingerode | 2,21 | 532 | 567 | 595 | 629 | 630 | 98 | | 18,2 | |
| | 39,45 | 2330 | 2423 | 2548 | 2604 | 2806 | 476 | | 20,4 | |
| **Orte von 3–5 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Lindau | 9,91 | 1430 | 1434 | 1365 | 1323 | 1377 | | 53 | | 3,7 |
| Bodensee | 7,46 | 668 | 632 | 615 | 568 | 552 | | 116 | | 17,4 |
| Bernshausen | 5,15 | 523 | 445 | 400 | 379 | 361 | | 162 | | 30,9 |
| Mingerode | 6,83 | 697 | 655 | 697 | 754 | 794 | 97 | | 13,9 | |
| Werxhausen | 5,50 | 508 | 447 | 448 | 402 | 390 | | 118 | | 23,2 |
| Desingerode | 5,64 | 529 | 506 | 472 | 423 | 428 | | 101 | | 19,1 |
| Immingerode | 5,26 | 354 | 353 | 366 | 323 | 381 | 27 | | 7,6 | |
| Bleckenrode | 1,60 | 159 | 132 | 138 | 172 | 192 | 33 | | 20,7 | |

## Wulften—Leinefelde.

| Bahnorte | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre | | | | | Zu oder Abnahme von 1871/75—1925 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | + absolut | − | + in % | − |
| **Orte von 3-5 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Nesselröden | 13,20 | 1239 | 1220 | 1227 | 1124 | 1197 | | 42 | | 3,4 |
| Hundeshagen | 6,45 | 1015 | 1148 | 1002 | 1051 | 1470 | 455 | | 44,8 | |
| Ecklingerode | 5,24 | 750 | 780 | 755 | 766 | 888 | 138 | | 18,4 | |
| Wehnde | 7,12 | 373 | 391 | 339 | 371 | 432 | 59 | | 15,8 | |
| Adelsborn | 5,45 | 25 | 27 | 28 | 31 | 25 | | | | |
| Kirchohmfeld | 5,13 | 413 | 420 | 419 | 411 | 458 | 45 | | 10,8 | |
| Kirchworbis | 5,06 | 1209 | 1462 | 1486 | 1446 | 1586 | 377 | | 31,1 | |
| | 95,00 | 9892 | 10052 | 9757 | 9544 | 10531 | 639 | | 6,4 | |
| **Orte mit mehr als 5 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Renshausen | 6,13 | 444 | 430 | 404 | 389 | 308 | | 136 | | 30,6 |
| Krebeck | 6,17 | 652 | 589 | 493 | 480 | 432 | | 220 | | 33,7 |
| Wollbrandshausen | 6,26 | 533 | 490 | 500 | 480 | 496 | | 37 | | 6,9 |
| Seeburg | 8,28 | 877 | 817 | 752 | 653 | 570 | | 307 | | 35,0 |
| Seulingen | 11,08 | 1154 | 1142 | 1135 | 1053 | 935 | | 219 | | 18,9 |
| Bösekendorf | 6,04 | 334 | 309 | 290 | 264 | 265 | | 69 | | 20,6 |
| Neuendorf | 6,25 | 706 | 731 | 645 | 611 | 692 | | 14 | | 1,9 |
| Brehme | 4,96 | 706 | 923 | 791 | 860 | 1141 | 435 | | 61,6 | |
| Kaltohmfeld | 6,34 | 248 | 233 | 192 | 198 | 236 | | 12 | | 4,8 |
| | 61,51 | 5654 | 5664 | 5202 | 4988 | 5075 | 579 | | 10,2 | |

## Mühlhausen — Treffurt.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Heyerode | 5,39 | 1201 | 1486 | 1715 | 1863 | 2259 | 1058 | | 88,1 | |
| Diedorf | 8,47 | 704 | 849 | 809 | 870 | 1109 | 405 | | 57,5 | |
| Wendehausen | 5,24 | 513 | 601 | 633 | 563 | 664 | 151 | | 29,4 | |
| | 19,10 | 2418 | 2936 | 3157 | 3296 | 4032 | 1614 | | 66,7 | |
| **Orte bis 3 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Katharinenberg | 1,40 | 144 | 154 | 147 | 167 | 199 | 55 | | 38,2 | |
| Schierschwende | 4,35 | 118 | 114 | 106 | 125 | 143 | 25 | | 21,2 | |
| | 5,75 | 262 | 268 | 253 | 292 | 342 | 80 | | 30,5 | |

## Leinefelde–Eschwege u. Leinefelde–Mühlhausen.

| Bahnorte | Fläche in qm | Einwohnerzahlen der Jahre 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | Zu- oder Abnahme vnn 1871/75–1925. + absolut | − | + in % | − |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Birkungen | 9,54 | 1336 | 1336 | 1185 | 1249 | 1437 | 101 | | 7,5 | |
| Silberhausen | 8,68 | 785 | 842 | 875 | 931 | 1007 | 222 | | 28,2 | |
| Dingelstädt | 20,40 | 3157 | 3313 | 3614 | 4199 | 4412 | 1255 | | 39,7 | |
| Kefferhausen | 10,39 | 884 | 851 | 956 | 877 | 1005 | 121 | | 13,6 | |
| Küllstedt | 12,58 | 2044 | 2091 | 2138 | 2135 | 2100 | 56 | | 2,7 | |
| Effelder | 12,34 | 1281 | 1372 | 1285 | 1359 | 1578 | 297 | | 23,2 | |
| Großbartloff | 7,06 | 1091 | 1083 | 1109 | 1055 | 1113 | 22 | | 2,0 | |
| Lengenfeld | 7,77 | 1088 | 1149 | 1109 | 1295 | 1514 | 426 | | 39,1 | |
| Geismar | 8,03 | 1003 | 973 | 927 | 953 | 1013 | 10 | | 0,9 | |
| | 96,79 | 12669 | 13010 | 13198 | 14053 | 15179 | 2510 | | 19,8 | |
| Orte bis 3 km Bahnentfernung | | | | | | | | | | |
| Helmsdorf | 5,10 | 682 | 683 | 801 | 769 | 728 | 46 | | 6,7 | |
| Zella | 3,24 | 475 | 418 | 454 | 488 | 494 | 19 | | 4,0 | |
| Büttstedt | 7,09 | 906 | 976 | 984 | 1091 | 1020 | 114 | | 12,5 | |
| Döringsdorf | 4,97 | 613 | 619 | 555 | 604 | 606 | | 7 | | 1,1 |
| Hildebrandshausen | 1,82 | 161 | 155 | 134 | 140 | 153 | | 8 | | 4,9 |
| | 22,22 | 2837 | 2851 | 2928 | 3092 | 3001 | | 164 | | 5,8 |
| Orte von 3-5 km Bahnentfernung | | | | | | | | | | |
| Reifenstein | 3,52 | 69 | 69 | 51 | 132 | 206 | 137 | | 198,5 | |
| Kreuzeber | 13,00 | 899 | 902 | 900 | 832 | 861 | | 38 | | 4,2 |
| Wachstedt | 7,17 | 897 | 804 | 744 | 751 | 748 | | 149 | | 16,6 |
| Bickenriede | 8,60 | 944 | 1023 | 1220 | 1178 | 1387 | 443 | | 46,9 | |
| Faulungen | 4,97 | 494 | 530 | 527 | 965 | 672 | 178 | | 36,0 | |
| Bebendorf | 1,62 | 170 | 184 | 196 | 207 | 158 | | 12 | | |
| Keudelstein | 2,01 | 28 | 35 | 22 | 51 | 34 | 6 | | 21,4 | |
| | 40,89 | 3501 | 3547 | 3660 | 4116 | 4066 | | 565 | | 16,1 |
| Orte mit mehr als 5 km Bahnentfernung | | | | | | | | | | |
| Beberstedt | 7,75 | 771 | 688 | 785 | 845 | 926 | 155 | | 20,1 | |
| Hüpstedt | 12,10 | 1210 | 1210 | 1189 | 1122 | 1449 | 239 | | 19,7 | |
| Struth | 7,34 | 702 | 865 | 924 | 989 | 1165 | 463 | | 65,9 | |
| Heuthen | 9,98 | 960 | 938 | 983 | 967 | 980 | 20 | | 2,0 | |
| | 37,17 | 3643 | 3701 | 3881 | 3923 | 4520 | 877 | | 24,0 | |

## Heiligenstadt–Schwebda.

| Bahnorte | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | Zu- oder Abnahme von 1871/75–1925 + absolut | − | + in % | − |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Kalteneber | 7,29 | 520 | 527 | 478 | 440 | 476 | | 44 | | 8,4 |
| Dieterode | 2,81 | 108 | 122 | 130 | 144 | 150 | 42 | | 38,8 | |
| Krombach | 3,49 | 337 | 318 | 276 | 280 | 301 | | 36 | | 10,6 |
| Ershausen | 29,85 | 882 | 809 | 807 | 811 | 1093 | 211 | | 23,9 | |
| Groß-Töpfer | 2,74 | 287 | 274 | 315 | 277 | 244 | | 43 | | 14,2 |
| | 46,18 | 2134 | 2050 | 2006 | 1952 | 2264 | | 130 | | 6,1 |
| **Orte bis 3 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Eichstruth | 1,34 | 113 | 122 | 106 | 100 | 108 | | 5 | | 4,4 |
| Schwobfeld | 2,50 | 154 | 144 | 151 | 146 | 163 | 9 | | 5,8 | |
| Rüstungen | 4,20 | 270 | 315 | 291 | 256 | 273 | 3 | | 1,1 | |
| Misserode | 2,20 | 100 | 90 | 87 | 88 | 94 | | 6 | | 6,0 |
| Lehna | 1,96 | 82 | 78 | 87 | 59 | 70 | | 12 | | 14,6 |
| | 12,20 | 719 | 749 | 722 | 649 | 708 | | 11 | | 1,5 |
| **Orte von 3-5 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Flinsberg | 3,62 | 283 | 249 | 225 | 228 | 280 | | 3 | | 1,0 |
| Lutter | 4,86 | 821 | 792 | 803 | 810 | 989 | 168 | | 20,4 | |
| Bernterode | 4,81 | 380 | 400 | 414 | 333 | 357 | | 13 | | 3,4 |
| Mackenrode | 1,66 | 238 | 249 | 220 | 222 | 262 | 24 | | 10,0 | |
| Wiesenfeld | 5,27 | 454 | 420 | 424 | 367 | 394 | | 60 | | 10,2 |
| Martinfeld | 7,12 | 760 | 774 | 740 | 734 | 742 | | 18 | | 2,3 |
| Wilbich | 3,83 | 378 | 380 | 378 | 392 | 488 | 110 | | 29,1 | |
| Sickerode | 2,00 | 244 | 209 | 223 | 203 | 206 | | 38 | | 15,5 |
| Kella | 5,04 | 577 | 582 | 594 | 562 | 645 | 68 | | 11,7 | |
| | 38,21 | 4135 | 4055 | 4021 | 3851 | 4373 | | 238 | | 5,7 |
| **Orte mit mehr als 5 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Hessel | 2,34 | 15 | 16 | 25 | 18 | 26 | 11 | | 73,3 | |
| Volkerode | 6,87 | 491 | 475 | 461 | 432 | 479 | | 12 | | 2,4 |
| Pfaffschwende | 4,03 | 407 | 361 | 319 | 346 | 408 | 1 | | 0,2 | |
| Ascherode | 4,35 | 7 | 39 | 36 | 21 | 31 | 24 | | 342,8 | |
| | 17,59 | 920 | 891 | 841 | 817 | 944 | | 24 | | 2,6 |

## Herzberg-Bleicherode.

| Bahnorte | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | Zu- oder Abnahme von 1871/75—1925 + absolut | — absolut | + in % | — in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rhumspringe | 3,76 | 868 | 873 | 888 | 882 | 1059 | 191 | | 22,0 | |
| Hilkerode | 5,73 | 844 | 823 | 874 | 824 | 837 | | 7 | | 0,8 |
| Weißenborn-Lüderode | 10,80 | 1482 | 1731 | 1540 | 1346 | 1658 | 176 | | 11,9 | |
| Bischofferode | 9,17 | 1118 | 1118 | 950 | 899 | 1186 | 68 | | 6,0 | |
| Orte bis 3 km Bahnentfernung | 29,46 | 4312 | 4545 | 4252 | 3951 | 4740 | 428 | | 9,9 | |
| Brochthausen | 3,17 | 530 | 549 | 503 | 557 | 526 | | 4 | | 0,7 |
| Gerode | 15,27 | 83 | 83 | 75 | 114 | 110 | 27 | | 32,5 | |
| Neustadt | 3,59 | 796 | 796 | 671 | 666 | 895 | 99 | | 12,6 | |
| Orte von 3-5 km Bahnentfernung | 22,03 | 1409 | 1428 | 1249 | 1337 | 1531 | 122 | | 8,6 | |
| Rüdershausen | 9,44 | 1023 | 1039 | 957 | 821 | 810 | | 213 | | 20,8 |
| Breitenberg | 4,87 | 553 | 536 | 541 | 538 | 563 | 10 | | 1,8 | |
| Langenhagen | 5,22 | 434 | 433 | 445 | 486 | 503 | 69 | | 15,4 | |
| Holungen | 6,19 | 715 | 715 | 674 | 670 | 858 | 143 | | 20,0 | |
| Orte mit mehr als 5 km Bahnentfernung | 25,72 | 2725 | 2723 | 2617 | 2515 | 2734 | 9 | | 0,3 | |
| Fuhrbach | 4,79 | 545 | 533 | 532 | 569 | 613 | 68 | | 12,5 | |
| Jützenbach | 7,41 | 710 | 878 | 821 | 707 | 765 | 55 | | 7,7 | |
| | 12,20 | 1255 | 1411 | 1353 | 1276 | 1378 | 123 | | 9,8 | |

## Eichenberg—Niederhone.

| Bahnorte | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | Zu- oder Abnahme von 1871/75—1925 + absolut | — absolut | + in % | — in % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Werleshausen | 6,28 | 502 | 402 | 378 | 415 | 410 | | 92 | | 18,3 |
| Orte von 3-5 km Bahnentfernung | — | — | — | — | — | — | | — | | — |
| Neuseesen | 2,18 | 125 | 108 | 94 | 115 | 113 | | 12 | | 9,6 |
| Bornhagen | 6,76 | 103 | 98 | 93 | 90 | 146 | 43 | | 41,7 | |
| Lindewerra | 5,14 | 406 | 361 | 392 | 397 | 374 | | 32 | | 7,8 |
| Wahlhausen | 7,12 | 382 | 403 | 355 | 331 | 371 | | 11 | | 2,8 |
| Orte mit mehr als 5 km Bahnentfernung | 21,20 | 1016 | 970 | 934 | 933 | 1004 | 12 | | 1,1 | |
| Dietzenrode | 4,89 | 109 | 92 | 102 | 91 | 89 | | 20 | | 18,3 |
| Fretterode | 5,86 | 364 | 361 | 315 | 275 | 306 | | 58 | | 15,9 |
| | 10,75 | 473 | 453 | 417 | 366 | 395 | | 78 | | 16,5 |

| Bahnorte der Strecke | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | Zu- oder Abnahme von 1871/75–1925 + absolut | — | + in % | — |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Halle—Cassel | 112,96 | 13 927 | 15 355 | 15 934 | 17 674 | 19 969 | 6 042 | | 43,4 | |
| Wulften—Leinefelde | 132,96 | 14 160 | 14 932 | 15 409 | 15 927 | 17 341 | 3 181 | | 22,4 | |
| Heiligenstadt—Schwebda | 46,18 | 2 134 | 2 050 | 2 006 | 1 952 | 2 264 | 130 | | 6,1 | |
| Leinefelde—Mühlhausen | | | | | | | | | | |
| Leinefelde—Eschwege u. | 96,79 | 12 669 | 13 010 | 13 198 | 14 053 | 15 179 | 2 510 | | 19,8 | |
| Herzberg—Bleicherode | 29,46 | 4 312 | 4 545 | 4 252 | 3 951 | 4 740 | 428 | | 9,9 | |
| Mühlhausen—Treffurt | 19,10 | 2 418 | 2 936 | 3 157 | 3 296 | 4 032 | 1 614 | | 66,7 | |
| Eichenberg—Niederhone | 6,28 | 502 | 402 | 378 | 415 | 410 | | 92 | | 18,3 |
| | 443,73 | 50 122 | 53 230 | 54 334 | 57 268 | 63 935 | 13 813 | | 27,6 | |
| **Orte bis 3 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Halle—Cassel | 32,10 | 3 819 | 4 233 | 4 010 | 3 946 | 4 604 | 785 | | 20,5 | |
| Wulften—Leinefelde | 39,45 | 2 330 | 2 423 | 2 548 | 2 604 | 2 806 | 476 | | 20,4 | |
| Heiligenstadt—Schwebda | 12,20 | 719 | 749 | 722 | 649 | 708 | | 11 | | 1,5 |
| Leinefelde—Eschwege u. | | | | | | | | | | |
| Leinefelde—Mühlhausen | 22,22 | 2 837 | 2 851 | 2 928 | 3 092 | 3 001 | 164 | | 5,8 | |
| Herzberg—Bleicherode | 22,03 | 1 409 | 1 428 | 1 249 | 1 337 | 1 531 | 122 | | 8,6 | |
| Mühlhausen—Treffurt | 5,75 | 262 | 268 | 253 | 292 | 342 | 80 | | 30,5 | |
| Eichenberg—Niederhone | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 133,75 | 11 376 | 11 952 | 11 710 | 11 920 | 12 992 | 1 616 | | 14,2 | |
| **Orte von 3-5 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Halle—Cassel | 76,63 | 6 867 | 8 434 | 7 568 | 7 708 | 8 912 | 2 045 | | 29,8 | |
| Wulften—Leinefelde | 95,00 | 9 892 | 10 052 | 9 757 | 9544 | 10 531 | 639 | | 6,4 | |
| Heiligenstadt—Schwebda | 38,21 | 4 135 | 4 055 | 4 021 | 3 851 | 4 373 | 238 | | 5,7 | |
| Leinefelde—Eschwege u. | | | | | | | | | | |
| Leinefelde—Mühlhausen | 40,89 | 3 501 | 3 547 | 3 660 | 4 116 | 4066 | 565 | | 16,1 | |
| Herzberg—Bleicherode | 25,72 | 2 725 | 2 723 | 2 617 | 2 515 | 2 734 | 9 | | 0,3 | |
| Mühlhausen—Treffurt | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Eichenberg—Niederhone | 21,20 | 1 016 | 970 | 934 | 933 | 1 004 | | 12 | | 1,1 |
| | 297,65 | 28 136 | 29 781 | 28 557 | 28 667 | 31 620 | 3 484 | | 12,3 | |

| | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre | | | | | Zu- oder Abnahme von 1871/75—1925 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | + absolut | − | + in % | − |
| **Orte über 5 km Bahnentfernung** | | | | | | | | | | |
| Halle—Cassel | 92,23 | 8 054 | 8 075 | 7 951 | 7 890 | 8 373 | 319 | | 3,9 | |
| Wulften—Leinefelde | 61,51 | 5 654 | 5 664 | 5 202 | 4 988 | 5 075 | | 579 | | 10,2 |
| Heiligenstadt—Schwebda | 17,59 | 920 | 891 | 841 | 817 | 944 | 24 | | 2,6 | |
| Leinefelde—Eschwege u. Leinefelde—Mühlhausen | 37,17 | 3 643 | 3 701 | 3 881 | 3 923 | 4 520 | 877 | | 24,0 | |
| Herzberg—Bleicherode | 12,20 | 1 255 | 1 411 | 1 353 | 1 276 | 1 378 | 123 | | 9,8 | |
| Mühlhausen—Treffurt | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Eichenberg—Niederhone | 10,75 | 473 | 453 | 417 | 366 | 395 | | 78 | | 16,5 |
| | 231,45 | 19 999 | 20 195 | 19 645 | 19 260 | 20 685 | 686 | | 3,4 | |



| | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre | | | | | Zunahme von 1871-1925 | | Dichte auf 1 qkm | Anteil an der Gesamtfläche | Von 1000 Einwohnern entfallen auf |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | absolut | in % | | | |
| Bahnorte des Eichsfeldes | 443,73 | 50 122 | 53 230 | 54 334 | 57 268 | 63 935 | 13 813 | 27,6 | 144,1 | 40,1 | 49,7 |
| Orte bis 3 km Bahnentfernung | 133,75 | 11 376 | 11 952 | 11 710 | 11 920 | 12 992 | 1 616 | 14,2 | 97,1 | 12,1 | 10,0 |
| Orte von 3—5 km Bahnentfernung | 297,65 | 28 136 | 29 781 | 28 557 | 28 667 | 31 620 | 3 384 | 12,3 | 106,2 | 26,9 | 24,3 |
| Orte über 5 km Bahnentfernung | 231,45 | 19 999 | 20 195 | 19 645 | 19 260 | 20 685 | 686 | 3,4 | 91,9 | 20,9 | 16,0 |
| | 1106,58 | 109 633 | 115 158 | 114 246 | 117 115 | 129 232 | 19 599 | 17,8 | 116,8 | 100,0 | 100,0 |

| | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre | | | | | Zu- oder Abnahme von 1871/75—1925 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | + absolut | − | + in % | − |
| *Halle—Cassel* | | | | | | | | | | |
| Bahnorte | 112,96 | 13 927 | 15 355 | 15 934 | 17 674 | 19 969 | 6 042 | | 43,4 | |
| Orte bis 3 km Bahnentfernung | 32,10 | 3 819 | 4 233 | 4 010 | 3 946 | 4 604 | 785 | | 20,5 | |
| Orte von 3—5 km Bahnentfernung | 76,63 | 6 867 | 8 434 | 7 568 | 7 708 | 8 912 | 2 445 | | 29,8 | |
| Orte über 5 km Bahnentfernung | 92,23 | 8 054 | 8 075 | 7 951 | 7 890 | 8 373 | 319 | | 3,9 | |
| | 313,92 | 32 667 | 36 097 | 35 463 | 37 218 | 41 858 | 9 191 | | 28,1 | |
| *Wulften—Leinefelde* | | | | | | | | | | |
| Bahnorte | 132,96 | 14 160 | 14 932 | 15 409 | 15 927 | 17 341 | 3 181 | | 22,4 | |
| Orte bis 3 km Bahnentfernung | 39,45 | 2 330 | 2 423 | 2 548 | 2 604 | 2 806 | 476 | | 20,4 | |
| Orte von 3—5 km Bahnentfernung | 95,00 | 9 892 | 10 052 | 9 757 | 9 544 | 10 531 | 639 | | 6,4 | |
| Orte über 5 km Bahnentfernung | 61,51 | 5 654 | 5 664 | 5 202 | 4 988 | 5 075 | | 579 | | 10,2 |
| | 328,92 | 32 036 | 33 071 | 32 916 | 33 063 | 35 753 | 3 717 | | 11,6 | |
| *Heiligenstadt—Schwebda* | | | | | | | | | | |
| Bahnorte | 46,18 | 2 134 | 2 050 | 2 006 | 1 952 | 2 264 | 130 | | 6,1 | |
| Orte bis 3 km Bahnentfernung | 12,20 | 719 | 749 | 722 | 649 | 708 | | 11 | | 1,5 |
| Orte von 3—5 km Bahnentfernung | 38,21 | 4 135 | 4 055 | 4 021 | 3 851 | 4 373 | 238 | | 5,7 | |
| Orte über 5 km Bahnentfernung | 17,59 | 920 | 891 | 841 | 817 | 944 | 24 | | 2,6 | |
| | 114,18 | 7 908 | 7 745 | 7 590 | 7 269 | 8 289 | 381 | | 4,8 | |

| | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre | | | | | Zu- oder Abnahme von 1875/75–1925 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | + absolut | − | + in % | − |
| *Leinefelde—Eschwege u. Leinefelde—Mühlhausen* | | | | | | | | | | |
| Bahnorte | 96,79 | 12 669 | 13 010 | 13 198 | 14 053 | 15 179 | 2 510 | | 19,8 | |
| Orte bis 3 km Bahnentfernung | 22,22 | 2 837 | 2 851 | 2 928 | 3 092 | 3 001 | 164 | | 5,8 | |
| Orte von 3—5 km Bahnentfernung | 40,89 | 3 501 | 3 547 | 3 660 | 4 116 | 4 066 | 565 | | 16,1 | |
| Orte über 5 km Bahnentfernung | 37,17 | 3 643 | 3 701 | 3 881 | 3 923 | 4 520 | 877 | | 24,0 | |
| | 197,07 | 22 650 | 23 109 | 23 667 | 25 184 | 26 766 | 4 116 | | 18,2 | |
| *Herzberg—Bleicherode* | | | | | | | | | | |
| Bahnorte | 29,46 | 4 312 | 4 545 | 4 252 | 3 951 | 4 740 | 428 | | 9,9 | |
| Orte bis 3 km Bahnentfernung | 22,03 | 1 409 | 1 428 | 1 249 | 1 337 | 1 531 | 122 | | 8,6 | |
| Orte von 3—5 km Bahnentfernung | 25,72 | 2 725 | 2 723 | 2 617 | 2 515 | 2 734 | 9 | | 0,3 | |
| Orte über 5 km Bahnentfernung | 12,20 | 1 255 | 1 411 | 1 353 | 1 276 | 1 378 | 123 | | 9,8 | |
| | 89,41 | 9 701 | 10 107 | 9 471 | 9 079 | 10 383 | 682 | | 7,0 | |
| *Mühlhausen—Treffurt* | | | | | | | | | | |
| Bahnorte | 19,10 | 2 418 | 2 936 | 3 157 | 3 296 | 4 032 | 1 614 | | 66,7 | |
| Orte bis 3 km Bahnentfernung | 5,75 | 262 | 268 | 253 | 292 | 342 | 80 | | 30,5 | |
| Orte von 3—5 km Bahnentfernung | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Orte über 5 km Bahnentfernung | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 24,85 | 2 680 | 3 204 | 3 410 | 3 588 | 4 374 | 1 694 | | 63,2 | |

| | Fläche in qkm | Einwohnerzahlen der Jahre | | | | | Zu- oder Abnahme von 1871/75—1925 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1871 bzw. 75 | 1885 | 1895 | 1905 | 1925 | + absolut | − | + in % | − |
| *Eichenberg—Niederhone* | | | | | | | | | | |
| Bahnorte | 6,28 | 502 | 402 | 378 | 415 | 410 | | 92 | | 18,3 |
| Orte bis 3 km Bahnentfernung | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Orte von 3—5 km Bahnentfernung | 21,20 | 1 016 | 970 | 934 | 933 | 1 004 | | 12 | | 1,1 |
| Orte über 5 km Bahnentfernung | 10,75 | 473 | 453 | 417 | 366 | 395 | | 78 | | 16,5 |
| | 38,23 | 1 991 | 1 825 | 1 729 | 1 714 | 1 809 | | 182 | | 9,1 |
| Bahnlinie | | | | | | | | | | |
| Halle—Cassel | 313,92 | 32 667 | 36 097 | 35 463 | 37 218 | 41 858 | 9 191 | | 28,1 | |
| Wulften—Leinefelde | 328,92 | 32 036 | 33 071 | 32 916 | 33 063 | 35 753 | 3 717 | | 11,6 | |
| Heiligenstadt—Schwebda | 114,18 | 7 908 | 7 745 | 7 590 | 7 269 | 8 289 | 381 | | 4,8 | |
| Leinefelde—Eschwege u. Leinefelde—Mühlhausen | 197,07 | 22 650 | 23 109 | 23 667 | 25 184 | 26 766 | 4 116 | | 18,2 | |
| Herzberg—Bleicherode | 89,41 | 9 701 | 10 107 | 9 471 | 9 079 | 10 383 | 682 | | 7,0 | |
| Mühlhausen—Treffurt | 24,85 | 2 680 | 3 204 | 3 410 | 3 588 | 4 374 | 1 694 | | 63,2 | |
| Eichenberg—Niederhone | 38,23 | 1 991 | 1 825 | 1 729 | 1 714 | 1 809 | | 182 | | 9,1 |
| | 1106,58 | 109 633 | 115 158 | 114 246 | 117 115 | 129232 | 19 599 | | 17,8 | |

# Lebenslauf.

Am 26. Februar 1903 wurde ich, Herbert Farke, in Berlin-Schöneberg geboren. Im Alter von einem Jahr kam ich nach Obernfeld (Kr. Duderstadt). Hier besuchte ich von Ostern 1909 bis Ostern 1915 die dreiklassige Volksschule. Nach Privatunterricht in Latein bestand ich am 15. April 1915 die Aufnahmeprüfung in die Quarta des Staatl. Humanistischen Gymnasiums zu Duderstadt, das ich nach Bestehen der Reifeprüfung am 14. März 1922 verließ. Ich bezog die Universität Göttingen, an der ich sechs Semester dem Studium der Geographie, Mathematik, Physik und Philosophie oblag. Im W. S. 1925/26 wurde ich an der Landesuniversität Rostock immatrikuliert. Hier widmete ich mich dann dem Studium der Geographie, Geologie und Meteorologie.